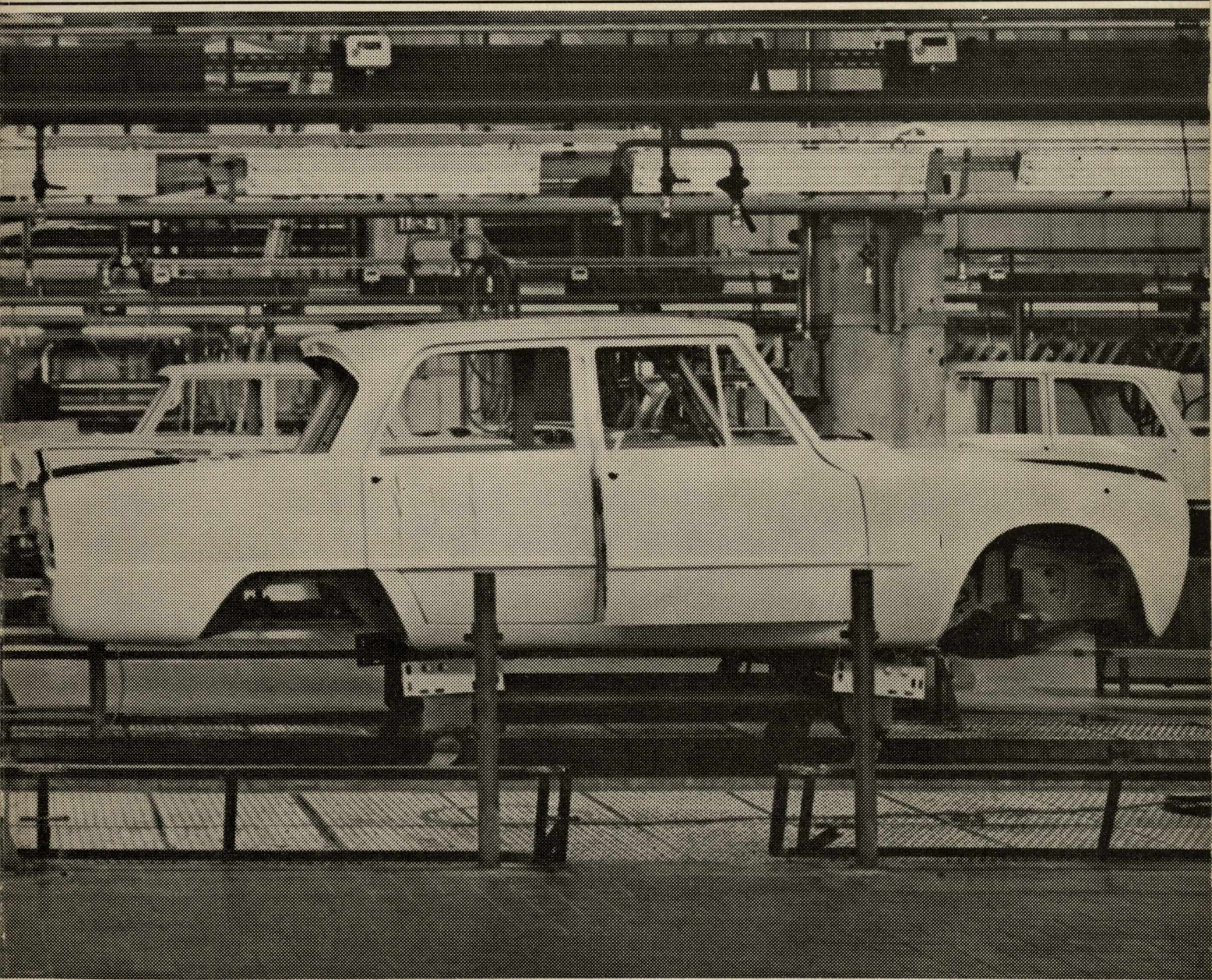


# ALFA ROMEO

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 1962









---

## CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE PER L'ESERCIZIO 1962

Presidente  
Vice Presidente  
Amministratore Delegato  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere

LURAGHI Dr. Giuseppe  
MEDA On. Avv. Luigi  
DI NOLA Dr. Raffaello  
DE GASPERI Dr. Augusto  
FIDANZA Dr. Ing. Eraldo  
GIAMBELLI Dr. Ing. Agostino  
MAGRI' Cav. del Lav. Dr. Salvatore  
MANUELLI Cav. del Lav. Prof. Ernesto  
MEDUGNO Dr. Leopoldo  
SERANGELI Dr. Aldo  
TOMASELLI Gr. Uff. Gen. Attilio  
VELANI Dr. Ing. Bruno  
VERCESI Avv. Marco

Segretario del Consiglio

SERANGELI Dr. Aldo

## COLLEGIO SINDACALE PER L'ESERCIZIO 1962

Presidente  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Supplente  
Sindaco Supplente

RICCA Gr. Uff. Rag. Argentino  
BACCANI Dr. Mario  
MAIOLINO Rag. Vito  
MERLINI Comm. Dr. Rag. Angiolo  
CORTESI Dr. Gaetano  
CAMOIRANO Rag. Franco  
VIGORITI Dr. Beniamino

---



---

## CONVOCAZIONE DI ASSEMBLEE

(Pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale - Parte II - 8 giugno 1963 - N° 152 - Avviso 36394)

Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria presso la sede della società in Milano via Gattamelata 45, per il giorno 30 giugno 1963, alle ore 11, in prima convocazione e per il successivo giorno 1° luglio 1963, alle ore 11, in seconda convocazione, per deliberare sul seguente

### ORDINE DEL GIORNO:

#### **Parte straordinaria:**

— Proposta di modifica dell'articolo 23 dello Statuto Sociale.

#### **Parte ordinaria:**

— Deliberazioni sulle pratiche di cui ai N. 1 - 2 e 3 dell'art. 2364 del Codice Civile.

Hanno diritto ad intervenire all'assemblea gli azionisti che, almeno cinque giorni liberi prima di quello fissato per l'adunanza, abbiano effettuato il deposito, ai fini di legge, dei certificati azionari presso i seguenti sportelli incaricati di rilasciare i biglietti di ammissione:

- Cassa Sociale - via Gattamelata, 45 - Milano
  - Banca Nazionale del Lavoro - Filiale di Roma
  - Banco di Roma - Sede di Roma
  - Banco di Napoli - Sede di Roma
  - Banco di Sicilia - Sede di Roma
  - Banco di S. Spirito - Sede di Roma
  - Banca Commerciale Italiana - Sede di Roma
  - Banca Nazionale dell'Agricoltura - Sede di Roma
  - Credito Italiano - Sede di Roma
  - Credito Italiano - Filiale di Milano
  - Banco di Roma - Filiale di Milano
-



---

## **RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ALLA ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI - PARTE ORDINARIA**

Signori Azionisti,

### **L'evoluzione dell'industria automobilistica in Italia e all'estero**

Il fatto di maggior rilievo che si è verificato nel mercato automobilistico mondiale nel 1962 è stato il vivace accentuarsi della attività delle fabbriche europee facenti capo ai grossi gruppi nord-americani. Ford in Germania e Gran Bretagna; General Motors tramite la Opel in Germania e Vauxhall in Gran Bretagna; Chrysler tramite la Simca in Francia, sono andati sempre più potenziando i loro impianti e rinnovando tipi e modelli. I maggiori esponenti delle società, in modo speciale quelli della Ford, hanno pubblicamente annunciato a varie riprese programmi seriamente aggressivi ed hanno manifestato l'intenzione di acquisire nel prossimo futuro una preponderante parte dei mercati europei.

Si è parlato di offensiva americana avente uno scopo di rappresaglia nei confronti della industria automobilistica europea, che negli scorsi anni, con una massiccia, rumorosa e disordinata azione di esportazione negli Stati Uniti aveva allarmato l'industria locale, colta di sorpresa. Non è certo da escludere che l'offensiva suddetta abbia anche al fondo un tale intendimento, o meglio che l'idea sia nata dal desiderio di colpire il concorrente sul suo stesso territorio per indebolire le possibilità future di espansione. Ma l'azione americana risponde ad una perfetta logica, con ragioni sostanziali, e pertanto essa non sarà temporanea: in modo particolare i grandi produttori statunitensi trovano in Europa paesi di grande sviluppo e pure aventi un grado di saturazione automobilistica assai inferiore a quello esistente nel loro paese. Soprattutto, essi hanno potuto constatare che soltanto i modelli europei, sia per le loro prestazioni tecniche, sia per le loro caratteristiche economiche, sono facilmente esportati nel mondo intero. E poiché il futuro sviluppo delle industrie automobilistiche dei grandi paesi produttori resta legato in larga misura a quello dei mercati di esportazione, l'industria americana non ha mancato di assicurarsi i mezzi più idonei per reggere validamente la concorrenza dei più agguerriti gruppi europei, ovunque tale concorrenza si manifesterà.

Sempre a proposito di azione americana, sarà opportuno tener presenti anche le immancabili conseguenze dell'applicazione del « Trade expansion act » voluto dal Presidente Kennedy.

Abbiamo ritenuto necessario dare rilievo a questa accentuata attività in Europa dell'industria automobilistica degli Stati Uniti, perché nelle dichiarazioni di alcuni elevati dirigenti e nell'azione pratica di alcune marche, non sono mancati accenni e fatti che riguardano le vetture sportive e le cosiddette vetture fa-

---



---

miliardi di modello sportivo, che dunque interessano da vicino la produzione tradizionale dell'Alfa Romeo. In questo quadro l'industria europea si trova schierata nei due diversi fronti costituiti dalla zona della Comunità Economica Europea (CEE) e dalla Zona di Libero Scambio (EFTA). L'industria automobilistica della CEE ha dimostrato una dinamica assai più vivace di quella dell'EFTA, sia per quanto riguarda il tasso di sviluppo dei mercati interni dei paesi appartenenti alla prima delle due zone (che presentano complessivamente un grado di saturazione meno elevato) sia per quanto riguarda le esportazioni. Questo fatto spiega assai bene il vivo interesse dimostrato dai costruttori britannici per l'ingresso del Regno Unito nel Mercato Comune Europeo.

Nell'ambito della CEE, l'industria automobilistica italiana ha ancora una volta dimostrato, nel 1962, la maggiore vivacità; quella germanica ha continuato il suo costante incremento e quella francese, che nel 1961 aveva registrato una sensibile flessione, ha segnato una notevole ripresa che è continuata in questi primi mesi del 1963. Ma per quanto riguarda il nostro paese, non minor rilievo che allo sviluppo produttivo va dato a quello della importazione di autoveicoli esteri, che nel 1962 ha fatto registrare un fortissimo incremento, in ulteriore crescendo nel 1963. Lo specchio che segue dà un'evidente misura del fortissimo ritmo di incremento delle importazioni di autoveicoli esteri in Italia:

1958	1959	1960	1961	1962
<u>5.305</u>	<u>9.663</u>	<u>18.534</u>	<u>33.800</u>	<u>96.810</u>

Nei primi mesi del 1963 tale ritmo si è ulteriormente accelerato.

Facciamo seguire alcune tabelle e diagrammi relativi ai dati statistici aggiornati più importanti che riguardano la circolazione, la produzione, l'esportazione, la densità automobilistica dei vari paesi produttori nei diversi anni, con lo scopo di dare succintamente un panorama, quanto più significativo possibile, dell'evolversi dei mercati automobilistici in questi ultimi anni.

#### **La situazione dell'Alfa Romeo**

Il 1962 è stato un anno cruciale per la nostra società, la quale si è trovata a dover affrontare contemporaneamente situazioni complesse e molto impegnative in tutti i settori della sua attività.

#### **Impianti**

Per quanto concerne gli impianti, è continuata secondo i programmi la costruzione del nuovo stabilimento di Arese: negli ultimi mesi dell'anno si è dato inizio alle produzioni del reparto presse; i reparti di assemblaggio delle scocche e di verniciatura sono stati portati durante il 1962 ad un punto tale di avanzamento da permettere il loro avviamento durante i primi mesi del 1963; il reparto montaggio finale

---



autovetture è in costruzione ed entrerà in funzione nel 1964.

L'ampliamento ed il profondo rinnovamento delle varie sezioni dello stabilimento di Pomigliano d'Arco sono pure stati portati a termine durante l'esercizio: il nuovo reparto per l'assemblaggio ed il montaggio delle vetture « R4 » della Renault è stato messo a punto ed ormai produce regolarmente da vari mesi; nel 1962 è pure entrato in piena produzione il nuovo moderno reparto per la produzione dei motori Diesel per conto della stessa Renault.

#### **Pista sperimentale di Balocco**

Per far fronte alle accresciute necessità delle esperienze e dei collaudi, è stata decisa la costruzione di una apposita pista di prova.

A tal fine nel 1962 è stata acquistata nella zona di Balocco — a circa 70 Km da Milano nei pressi dell'autostrada per Torino — un'area di circa 2 milioni di mq.

La pista completa verrà realizzata gradualmente: per il momento sono in costruzione appositi tratti per circa 5 chilometri che entreranno in uso prossimamente.

#### **Settore della progettazione e della produzione**

Nel settore della progettazione e nel settore produttivo sono stati messi a punto e posti in regolare produzione due nuovi tipi di autovetture: la « 2600 » e la Giulia « 1600 », ambedue nei tre modelli berlina, coupé e spider. Contemporaneamente, sono stati portati avanti gli studi e le prove di nuove vetture sportive, la cui produzione è iniziata in questi primi mesi del 1963: la « Giulia 1600 super sprint » (SS) e la « Giulia TI super », alle quali stanno per seguire la « Giulia 1600 TZ » da competizione, e la « 2600 Sprint Zagato ».

Questo eccezionale sforzo di rinnovamento in tutti i settori tecnici della azienda, riguardanti gli impianti e le varie produzioni, è coinciso con un lungo periodo di agitazioni operaie nel settore metalmeccanico che hanno ritardato e reso particolarmente difficile il regolare sviluppo delle nuove produzioni nel critico e delicato periodo del loro avviamento. Ciò sia per gli scioperi avvenuti nell'interno delle nostre fabbriche, sia per quelli — assai prolungati — verificatisi presso le fabbriche dei nostri fornitori di parti e di accessori. Le linee di produzione hanno dovuto subire continui arresti che ne hanno compromesso il regolare flusso, col duplice risultato di ridurre sensibilmente i livelli produttivi e di aumentare i costi di produzione. Le prolungate agitazioni sono infine state composte, con il rinnovo del contratto di lavoro, il quale, peraltro, ha posto a carico dei costruttori aumenti di entità superiore ad ogni previsione. Questa situazione ha, ovviamente, influito in modo negativo sulla produzione, che non ha potuto assi-



---

curare alla organizzazione di vendita le autovetture richieste dal mercato. Ne consegue che l'incremento delle vendite che si era verificato nel 1961 ha subito, nel 1962, una battuta di arresto. Col progressivo miglioramento della situazione produttiva lo sviluppo commerciale ha poi potuto riprendere: infatti nel primo quadrimestre del 1963 le vendite hanno fatto registrare un incremento del 35,1 per cento rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno.

#### **Settore commerciale**

Il numero dei veicoli venduti nel 1962 è stato di 61.265, di cui 59.509 autovetture; di queste ultime 10.426 sono del tipo Renault « R4 » montate per conto della Società Sviluppo Automobilistico Meridionale (SAM). Delle autovetture Alfa Romeo, cioè escluse le Renault che, come è noto, sono destinate esclusivamente al mercato italiano, il 26,2 per cento è stato venduto all'estero. I principali paesi che hanno assorbito la nostra produzione sono stati, rispettivamente: gli Stati Uniti col 16,4 per cento sul totale delle nostre esportazioni, la Svizzera col 20,4 per cento, la Francia col 17,1 per cento.

L'importo complessivamente fatturato nel 1962 è stato di Lmil. 84.900, inferiore del 7,3 per cento a quello dello scorso anno. Va però tenuto presente che negli anni precedenti la cifra del fatturato comprendeva il valore totale delle vetture Dauphine e Ondine Alfa Romeo - Renault, mentre nel 1962 le vetture « R4 » entrano nella cifra del fatturato per il solo importo del valore aggiunto relativo al loro montaggio. Per contro la sopracitata SAM, che, come Vi dicemmo lo scorso anno, è pariteticamente costituita tra l'Alfa Romeo e la Renault, ha fatturato nel 1962 Lmil. 9.628.

Il fatturato del settore aeronautico, in sensibile sviluppo, ha contribuito alla formazione dell'anzidetto totale per circa Lmil. 4.300.

L'organizzazione di vendita in Italia è stata incrementata durante l'anno per l'apertura di una Filiale a Genova, mentre è in corso di completamento la costruzione della nuova Filiale di Roma. E' continuata l'opera di ampliamento e di miglioramento della rete di distribuzione e di assistenza.

All'estero la delegazione di Parigi è stata tramutata in società di vendita, la « Société Française Alfa Romeo » (SOFAR), costituita in compartecipazione paritetica con la Renault: l'attività del nuovo organismo ha già incominciato a dare i suoi frutti con un forte aumento delle vendite di nostre autovetture sul mercato francese. E' stata pure costituita una Società in Gran Bretagna, la « Alfa Romeo Great Britain Ltd. » con lo scopo di preparare l'organizzazione necessaria per la vendita delle nostre autovetture in quel paese.

Sono continuati i rapporti di collaborazione e di assistenza tecnica con la Fabrica Nacional de Motores

---



---

di Rio de Janeiro, per la produzione in Brasile di autocarri e delle vetture tipo « 2000 », e con la Fadisa di Madrid per la produzione degli autofurgoni Romeo. Il montaggio delle nostre automobili in Sud Africa, dove è stata costituita la « Alfa Romeo South Africa (Proprietary) Ltd. », è sensibilmente aumentato. Abbiamo infine concluso accordi per il montaggio di nostre autovetture in Australia, con la importante Società « Lightburn & Co. Ltd. » di Adelaide. Altri accordi sono stati conclusi per il montaggio di nostre autovetture in Irlanda e Uruguay.

#### **Settore sportivo**

La situazione in campo sportivo ha necessariamente subito, nel 1962, l'influenza del passaggio della produzione di serie dalla Giulietta (classe 1300) alla Giulia (classe 1600) e dalla « 2000 » alla « 2600 ».

Il primo confronto con le più agguerrite macchine della concorrenza è stato sostenuto dalle nuove vetture in importanti competizioni che hanno avuto luogo in Argentina. Esso ha portato a primi concreti risultati, con una clamorosa affermazione alla corsa di Mar Y Sierras, di km 617, alla quale partecipavano 142 vetture di tutte le cilindrata: la « 2600 Sprint » e la « Giulia TI » si sono classificate rispettivamente prima (media km/h 184) e seconda (media km/h 180,154) assolute.

Comunque, sempre numerosi sono stati i corridori che hanno continuato ad ottenere, con le Giuliette TI ed SZ, numerose vittorie che hanno fruttato i seguenti risultati principali:

- Campionato Internazionale Marche per vetture granturismo: targa d'oro della C.S.I. per la classe da 1001 a 1300.
- Challenge Mondiale de Vitesse et d'Endurance, classe 1300, per la partecipazione delle Giuliette SZ alla « 12 ore di Sebring » - Targa Florio - 1000 km al Nürburgring - 24 ore di Le Mans.
- Sei campionati Italiani e numerosi campionati esteri.

#### **Settore del Personale**

Al termine dell'esercizio 1962, il personale aveva raggiunto le 13.619 unità, con un incremento di 2.470 lavoratori, pari al 22,15 per cento, rispetto alla fine del precedente esercizio.

Particolarmente sensibile l'aumento degli operai (27,50 per cento), in connessione con lo sviluppo dei nuovi impianti, e con la necessità di un tempestivo addestramento per il programmato incremento delle attività produttive e commerciali.

Intensa, quindi, è stata l'attività nel campo della ricerca del personale, in quanto, oltre all'esigenza di reclutare le forze di lavoro necessarie ed adatte per gli accennati incrementi, si è dovuto fronteggiare un tasso di ricambio che ha continuato a mantenersi assai elevato. Nel corso dell'anno si sono avute

---



---

infatti 1.290 risoluzioni del rapporto per dimissioni, licenziamenti o raggiunti limiti di età, sicché il personale assunto nel corso dell'esercizio assomma a 3.760 unità.

Nel limite del possibile si è proceduto anche a soddisfare le occorrenze di personale qualificato, mediante promozioni interne, ed ampliando notevolmente l'attività della Scuola Aziendale. Accanto alla potenziata opera di formazione professionale dei giovani — particolarmente onerosa in relazione sia al numero dei nuovi assunti, sia alla generalmente scarsa qualificazione professionale degli elementi ancora disponibili sul mercato del lavoro — sono andate altresì sviluppandosi iniziative volte al miglioramento professionale del personale già in forza.

Il costo complessivo del personale, oneri compresi, è passato da circa 18 miliardi del 1961 a circa 22 miliardi e mezzo, con un aumento del 26,35 per cento, che risulta dovuto all'incremento del numero dei lavoratori, alla maggiorazione della misura di alcuni contributi previdenziali-assicurativi, nonché agli intervenuti miglioramenti retributivi di carattere collettivo.

Particolarmente pesante l'onere derivante dai ripetuti aumenti di contingenza verificatisi nel corso dell'anno, per un totale di 7 punti. In proposito è da sottolineare che ogni punto rappresenta per l'Azienda mediamente, nell'anno, un onere di circa 125 milioni di lire.

L'evento di maggior rilievo è tuttavia costituito dall'avvenuta stipulazione del nuovo contratto di lavoro che — come detto — è stato concluso dopo un lungo periodo di agitazioni che ha avuto deprecabili episodi di violenza. Il numero delle ore lavorative perdute per scioperi è stato complessivamente di 362.200.

Il nuovo contratto — che ha avuto applicazione dal 23 ottobre scorso — rappresenta, sotto molteplici aspetti, un indirizzo innovativo dei criteri tradizionali del rapporto di lavoro. I suoi riflessi sul piano economico, che nel decorso anno hanno inciso soltanto negli ultimi mesi, saranno avvertiti in tutta la loro rilevante e crescente entità nel corrente esercizio e in quelli futuri.

Al riguardo va considerato che a nulla varrebbero i miglioramenti salariali e gli impegnativi programmi di nuovi impianti, se non si dovesse trovare un equilibrio fra i costi di produzione ed i ricavi consentiti da un mercato sempre più conteso dalla concorrenza internazionale: equilibrio che forzatamente lega i costi del lavoro alla sua produttività ed alla efficienza.

Le attività sociali hanno ricevuto nuovo impulso attraverso miglioramenti notevoli apportati sia nell'organizzazione delle colonie, sia nel settore dell'assistenza mutualistica, sia infine in quello delle iniziative culturali e ricreative.

---



---

Desideriamo ora far giungere al personale di ogni livello, che nei vari campi, ha svolto opera attiva per l'azienda, l'espressione di apprezzamento della società. Crediamo di dover ripetere a tutti che per il futuro, la società dovrà richiedere la più concreta collaborazione per poter realizzare lo sviluppo produttivo necessario per assicurarle la vita.

### **Prospettive**

Tutti i settori della società sono stati dunque fortemente impegnati ed hanno intensamente operato, malgrado le eccezionali difficoltà dell'annata, alle quali abbiamo già accennato. I nuovi tipi e i nuovi modelli messi a punto, sia nella categoria « 2600 », sia nella categoria « 1600 » sono risultati di eccellente progettazione ed in grado di fornire prestazioni veramente eccezionali. Essi hanno riscosso un successo internazionale in tutte le prove, anche le più severe ed intenzionalmente difficili alle quali sono stati sottoposti da tecnici e da giornalisti sportivi: è in corso di edizione un opuscolo che riporta gli originali di tutti i risultati dei « Road tests » pubblicati dalla stampa italiana ed estera.

La Giulia è stata definita dai competenti « una vettura che rappresenta un passo avanti della tecnica automobilistica ». Essa è assai ben collocata nella gamma delle vetture europee di media cilindrata, verso la quale vanno evolvendosi gradualmente i mercati, compreso quello italiano. Ma anche la Giulietta ha continuato a soddisfare pienamente una larga categoria di automobilisti, tanto da confermare l'opportunità di continuarne la produzione, certamente ancora per un lungo periodo.

Riteniamo di poter guardare con fiducia all'avvenire — pur consci delle sempre maggiori difficoltà che verranno dalla accanita concorrenza internazionale — se, come ci auguriamo, potremo contare sulla sicurezza di realizzare i programmi predisposti in un ambiente di responsabile collaborazione. I nuovi impianti costruiti coi più razionali criteri, che devono permettere un adeguato miglioramento della produttività; la possibilità di concentrare la nostra attività su tipi e modelli assai bene impostati e rispondenti alle prevedibili esigenze del mercato nei prossimi anni (un mercato che sempre più richiede vetture adatte alla veloce circolazione autostradale ed ai lunghi percorsi internazionali); il nuovo contratto di lavoro, che essendo largamente favorevole ai lavoratori dovrebbe assicurare un lungo periodo di tranquillità e di volenterosa attività, ci fanno sperare nella possibilità di svolgere con successo l'ordinato ed intenso lavoro che ci è assolutamente necessario per portare l'azienda a quei livelli produttivi che sono indispensabili per un sicuro avvenire.

---



Signori Azionisti,

dopo le premesse generali che siamo venuti illustrandoVi passiamo ad esaminare le voci più importanti dello « Stato Patrimoniale » e del « Conto Profitti e Perdite » considerando le variazioni di maggior rilievo rispetto al bilancio dell'esercizio 1961:

## STATO PATRIMONIALE

### Attivo

#### Capitale immobilizzato

	31.12.62	31.12.61
Terreni	Lmil. 11.077	3.222
Fabbricati	Lmil. 13.963	9.967
	Lmil. 25.040	13.189
Impianti, macchinario ed attrezzature	Lmil. 63.214	34.943
Mobili ed arredi	Lmil. 1.957	1.514
Impianti in corso di costruzione	Lmil. 76	1.582
	Lmil. 90.287	51.228

Il maggior valore risultante per i terreni è dovuto:

- ad acquisti di terreni per lo stabilimento di Arese e sue pertinenze
- ad acquisti di terreni per lo stabilimento di Pomi-gliano e sue pertinenze
- all'apporto da parte della Metalmeccanica Meri-dionale S.p.A. a seguito della concentrazione da Voi approvata nell'Assemblea Straordinaria del 30 maggio 1962
- ad acquisti di terreni per la filiale di Bari e per la nuova filiale di Genova
- alla rivalutazione del terreno sul quale esiste lo stabilimento del Portello

Lmil. 490

Lmil. 89

Lmil. 59

Lmil. 216

Lmil. 854

Lmil. 7.000

Lmil. 7.854

3029  
11 077  
3992  
7855

30287  
51228  
39059



La rivalutazione del terreno del « Portello », nella misura di Lmil. 7.000, viene compiuta a norma dell'ultimo comma dell'art. 2425 c.c. ed è giustificata dalla opportunità di far meglio aderire i valori contabili delle immobilizzazioni alla effettiva consistenza patrimoniale di queste, opportunità palesatasi a seguito di accurati accertamenti compiuti sulla consistenza in parola.

L'aumento che si riscontra per le altre voci è dovuto:

- alla realizzazione degli impianti di Arese;
  - al macchinario ed alle attrezzature acquistati per la produzione della nuova vettura Giulia;
  - a fabbricati, impianti e macchinari per lo stabilimento di Pomigliano d'Arco, dove è stato ulteriormente sviluppato il settore Aviazione, sono state completate le linee di produzione dei motori Diesel Renault e sono stati installati gli impianti per il montaggio delle vetture della gamma R/4 prodotte dalla Renault e del furgone Romeo di nostra produzione;
  - al potenziamento delle filiali ed all'acquisto ed attrezzamento della nuova filiale di Genova.
- In dettaglio gli investimenti effettuati nell'anno (al netto delle alienazioni) risultano come segue:

		Portello Arese	Pomigliano	Filiali	Totale
— Terreni	Lmil.	490	148	216	854
— Fabbricati	Lmil.	2.278	1.542	177	3.997
— Impianti, macchinario ed attrezzature	Lmil.	24.312	3.847	113	28.272
— Mobili ed arredi	Lmil.	117	285	40	442
— Impianti in corso di costruzione	Lmil.	—	— 1.506	—	— 1.506
— Plusvalenza terreno Portello	Lmil.	7.000	—	—	7.000
	Lmil.	34.197	4.316	546	39.059

#### Partecipazioni azionarie

Esposte in questo bilancio per  
figuravano nel bilancio al 31.12.61 per  
l'incremento di

Lmil.	2.373
Lmil.	2.187
Lmil.	186

è stato determinato da:

- nostra partecipazione per il 50% alla costituzione della « Società Sviluppo Automobilistico Meridionale - S.A.M. » avente per oggetto la vendita di



vetture della « Régie Nationale des Usines Renault »	Liml.	50	
— nostra partecipazione per il 50% alla costituzione della « Société Française Alfa Romeo - S.O.F.A.R. » avente per oggetto la vendita delle nostre vetture in Francia	Lmil.	63	
— reintegro del capitale della società Spica, portato ad incremento della partecipazione sino a concorrenza del valore nominale del capitale della società	Lmil.	75	
	Lmil.	188	
— rimborso del capitale della società SICMAR	Lmil.	— 1	
— cessione del pacchetto azionario della società Motomeccanica	Lmil.	— 3	
— altre partecipazioni minori	Lmil.	2	
	Lmil.	186	
<b>Rimanenze</b>		31.12.62	31.12.61
Materie prime, materiali e prodotti	Lmil.	28.662	28.407
Prodotti in corso di lavorazione	Lmil.	14.721	12.198
	Lmil.	43.383	40.605

Le giacenze di materie prime, materiali e prodotti sono rimaste praticamente immutate, mentre un sensibile aumento si riscontra nei prodotti in corso di lavorazione a causa dell'incremento della produzione degli ultimi mesi dell'anno.

I valori delle rimanenze, come quelli delle altre attività, sono stati determinati secondo le vigenti disposizioni di legge.

<b>Conti finanziari</b>		31.12.62	31.12.61
Cassa	Lmil.	477	424
Banche	Lmil.	368	895
Effetti da esigere	Lmil.	3.897	2.456
Titoli a reddito fisso	Lmil.	104	250
	Lmil.	4.846	4.025



Gli effetti da esigere sono costituiti:

- per Lmiloni 2.405 da tratte accettate dalla Fabrica Nacional de Motores di Rio de Janeiro, avallate dal Banco Nacional de Desenvolvimento;
- per Lmiloni 1.393 da cambiali rilasciate da clienti esteri per vendite dilazionate;
- infine per Lmiloni 99 da cambiali di clienti nazionali.

Lo smobilizzo del portafoglio commerciale è stato effettuato od è in corso a mezzo di sconti o anticipazioni ottenuti dalle Banche ordinarie e dagli Istituti Finanziari specializzati.

<b>Clienti ed attività varie</b>		31.12.62	31.12.61
Clienti	Lmil.	10.175	8.415
Società collegate	Lmil.	3.140	2.573
Fornitori per anticipi	Lmil.	7.740	7.569
Debitori, ratei e spese anticipate	Lmil.	7.910	7.634
	Lmil.	<u>28.965</u>	<u>26.191</u>

L'aumento dei crediti verso clienti è stato determinato esclusivamente dal crearsi di ingenti crediti verso il Ministero dell'Aeronautica ed altri clienti in conseguenza dello sviluppo assunto dall'attività del settore Aviazione.

I « fornitori per anticipi » riguardano, nella grande maggioranza, forniture per nuovi impianti.

#### Passivo

Fondo ammortamento al 31 dicembre 1962	Lmil.	23.596
Fondo ammortamento al 31 dicembre 1961	Lmil.	13.771
Incremento	Lmil.	<u>9.825</u>

Gli ammortamenti a carico dell'esercizio 1962 comprendono, oltre alle ordinarie quote nei limiti consentiti dagli orientamenti fiscali, le quote di anticipato ammortamento ammesse dall'art. 98 - III comma, del Testo Unico delle leggi sulle imposte dirette; il calcolo anche di tali quote è stato compiuto per realizzare un opportuno equilibrio nel sistema complessivo dei valori di bilancio.

Fondo indennità licenziamento al 31.12.1962	Lmil.	7.041
Fondo indennità licenziamento al 31.12.1961	Lmil.	6.176

Il fondo copre l'impegno per indennità di licenziamento a favore di tutto il personale in forza al 31 dicembre 1962, sulla base degli accordi sindacali perfezionati a tale data.



---

<b>Debiti finanziari</b>		31.12.62	31.12.61
Mutui	Lmil.	34.123	34.547
Istituti Finanziari e Banche	Lmil.	42.811	20.005
	Lmil.	<u>76.934</u>	<u>54.552</u>

L'aumento dei debiti finanziari trova giustificazione, solo in piccola parte, da un maggior fabbisogno di capitale circolante; per la maggior parte esso è stato determinato dai forti investimenti in corso.

<b>Debiti e passività varie</b>		31.12.62	31.12.61
Fornitori	Lmil.	25.465	18.625
Società collegate	Lmil.	38	10
Clienti per anticipi	Lmil.	528	355
Creditori diversi, ratei e spese da liquidare	Lmil.	5.670	5.666
	Lmil.	<u>31.701</u>	<u>24.656</u>

L'aumento dell'esposizione verso fornitori è stato determinato dall'incremento di acquisti di materiali verificatosi negli ultimi mesi in conseguenza dell'aumentato ritmo di produzione. Hanno concorso a tale incremento anche le ingenti forniture in corso per nuovi impianti.

<b>Capitale Sociale e riserve</b>		31.12.62	31.12.61
Capitale sociale	Lmil.	30.000	24.000
Riserva statutaria	Lmil.	67	46
Riserve straordinarie	Lmil.	10	10
Riserva inesigibilità crediti	Lmil.	500	500
Utili esercizi precedenti	Lmil.	504	524
	Lmil.	<u>31.081</u>	<u>25.080</u>

Il capitale sociale è aumentato in conseguenza della deliberazione da Voi presa in sede di assemblea straordinaria il 30 maggio 1962. L'aumento ha avuto regolare svolgimento.

L'incremento della riserva ordinaria è conseguenza di quanto da Voi deliberato in sede di assemblea ordinaria il 30 maggio 1962.

---



## CONTO PERDITE E PROFITTI

		1962	1961
Utile lordo industriale	Lmil.	11.613 -	11.874
Plusvalenza terreno Portello emergente a seguito della rivalutazione proposta	Lmil.	7.000	—
	Lmil.	<u>18.613</u>	<u>11.874</u>
Oneri generali:			
— ammortamenti normali	Lmil.	2.905	2.285
— ammortamenti anticipati	Lmil.	7.000	601
	Lmil.	<u>9.905</u>	<u>2.886</u>
— spese generali	Lmil.	6.519 —	6.284
— oneri finanziari	Lmil.	2.462 —	2.294
— perdite su partecipazioni	Lmil.	225	—
	Lmil.	<u>19.111</u>	<u>11.464</u>
Risultato netto dell'esercizio	Lmil.	<u>— 498</u>	<u>+ 410</u>

Malgrado il rallentamento del ritmo produttivo avutosi nell'anno in conseguenza dell'avviamento delle nuove produzioni e degli scioperi verificatisi, sia presso la Vostra azienda che presso le aziende dei fornitori, con conseguente irregolare afflusso dei materiali, l'utile lordo industriale si è mantenuto all'incirca al livello dell'anno precedente.

Le spese generali sono aumentate principalmente a causa dell'aumento del costo del personale.

La perdita su partecipazioni è dovuta alla svalutazione e successivo reintegro del capitale della società Spica.

Il Bilancio che presentiamo alla Vostra approvazione chiude con una perdita di Lmil. 498 che Vi proponiamo di compensare con gli utili degli esercizi precedenti non distribuiti che pertanto si ridurrebbero a Lire milioni 6.



## BILANCIO

### ATTIVO

31.12.1962

31.12.1961

#### Capitale immobilizzato

Beni immobili	L.	25.039.599.075	13.188.619.298
Impianti e macchinari	L.	63.214.388.335	34.942.896.229
Impianti in corso di costruzione	L.	76.002.866	1.581.898.842
Mobilio, arredamento ed attrezzature d'ufficio	L.	1.957.048.184	1.514.569.373
	L.	<u>90.287.038.460</u>	<u>51.227.983.742</u>

#### Partecipazioni

L.	<u>2.373.638.037</u>	<u>2.187.454.704</u>
----	----------------------	----------------------

#### Merci - materiali e lavori

Materie prime, materiali e prodotti finiti	L.	28.662.201.037	28.406.784.677
Prodotti in lavorazione - Lavori in corso	L.	14.721.449.578	12.198.549.584
	L.	<u>43.383.650.615</u>	<u>40.605.334.261</u>

#### Conti finanziari

Cassa	L.	477.068.128	423.561.816
Banche	L.	368.372.432	894.933.081
Effetti da esigere	L.	3.896.680.951	2.456.326.339
Titoli a reddito fisso	L.	104.468.362	249.783.484
	L.	<u>4.846.589.873</u>	<u>4.024.604.720</u>

#### Crediti ed attività varie

Clienti	L.	10.174.709.477	8.414.759.391
Società collegate	L.	3.140.160.977	2.572.663.301
Fornitori per anticipi	L.	7.739.759.075	7.569.535.289
Debitori diversi, ratei e spese anticipate	L.	7.910.505.104	7.634.355.219
	L.	<u>28.965.134.633</u>	<u>26.191.313.200</u>

#### Perdita d'esercizio

L.	<u>497.683.370</u>	<u>—</u>
----	--------------------	----------

#### totale attivo

L.	<u>170.353.734.988</u>	<u>124.236.690.627</u>
----	------------------------	------------------------

#### Conti d'ordine

Cauzione Amministratori	L.	2.800.000	3.000.000
Altri conti d'ordine	L.	11.306.999.199	8.731.309.759
	L.	<u>11.309.799.199</u>	<u>8.734.309.759</u>

#### totale generale

L.	<u>181.663.534.187</u>	<u>132.971.000.386</u>
----	------------------------	------------------------

#### Il Collegio Sindacale

Gr. Uff. Rag. Argentino Ricca - Presidente  
Dr. Mario Baccani

Rag. Vito Maiolino  
Comm. Dr. Angiolo Merlini  
Dr. Gaetano Cortesi



**PASSIVO**

31.12.1962

31.12.1961

**Fondi ammortamento**

L. 23.596.051.164 13.771.303.726

**Fondo indennità licenziamento personale**

L. 7.041.398.885 6.175.668.931

**Debiti finanziari**

Mutui (assistiti da garanzie reali)

L. 34.123.107.261 34.547.490.078

Istituti finanziari e Banche

L. 42.811.131.686 20.005.183.984

L. 76.934.238.947 54.552.674.062

**Effetti da pagare - debiti e passività varie**

Fornitori

L. 25.464.552.826 18.624.858.150

Società collegate

L. 37.688.208 10.366.403

Clienti per anticipi

L. 528.490.027 354.645.918

Creditori diversi, ratei e spese da liquidare

L. 5.670.332.028 5.666.190.534

L. 31.701.063.089 24.656.061.005

**totale passivo**

L. 139.272.752.085 99.155.707.724

**Patrimonio netto****Capitale Sociale**

n. 24.000.000 azioni ordinarie da L. 1.000 cad.

L. 24.000.000.000 24.000.000.000

n. 6.000.000 azioni privilegiate da L. 1.000 cad.

L. 6.000.000.000 —

L. 30.000.000.000 24.000.000.000

**Riserve**

Statutaria

L. 66.868.534 46.370.874

Straordinaria

L. 10.000.000 10.000.000

Riserva inesigibilità crediti

L. 500.000.000 500.000.000

L. 576.868.534 556.370.874

**Utili**

Esercizi precedenti

L. 504.114.369 524.612.029

**totale patrimonio netto**

L. 31.080.982.903 25.080.982.903

**Conti d'ordine**

Amministratori per cauzioni

L. 2.800.000 3.000.000

Altri conti d'ordine

L. 11.306.999.199 8.731.309.759

L. 11.309.799.199 8.734.309.759

**totale generale**

L. 181.663.534.187 132.971.000.386

**Il Presidente del Consiglio di Amministrazione**

Dr. Giuseppe Luraghi



## CONTO PERDITE E PROFITTI

	Esercizio 1962	Esercizio 1961
Ammortamenti normali	L. 2.904.457.641	2.285.552.173
Ammortamenti anticipati	L. 7.000.000.000 ✓	600.719.960
Spese generali	L. 6.519.243.486	6.284.372.084
Oneri finanziari	L. 2.461.461.399	2.293.870.256
Perdite su partecipazioni	L. 225.300.000	—
	L. 19.110.462.526	11.464.514.473
Utile netto	L. —	409.953.184
	L. 19.110.462.526	11.874.467.657

	Esercizio 1962	Esercizio 1961
Utile lordo industriale	L. 11.612.779.156	11.874.467.657
Plusvalenza terreno	L. 7.000.000.000 ✓	—
	L. 18.612.779.156	11.874.467.657
Perdita dell'esercizio	L. 497.683.370	—
	L. 19.110.462.526	11.874.467.657

**Il Presidente del Consiglio di Amministrazione**

**Il Collegio Sindacale**

Gr. Uff. Rag. Argentino Ricca - Presidente

Dr. Mario Baccani

Dr. Giuseppe Luraghi

Rag. Vito Maiolino

Comm. Dr. Angiolo Merlini

Dr. Gaetano Cortesi

Secondo quanto disposto dall'art. 23 dello statuto sociale il Consiglio rassegna il mandato per scadenza del termine. Il Consiglio Vi ringrazia per la fiducia da Voi accordatagli e Vi ricorda che dovete fissare il numero degli Amministratori per il corrente esercizio e provvedere alla loro elezione.



## RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

Signori Azionisti,  
il bilancio al 31.12.62, che il Consiglio di amministrazione presenta alla Vostra approvazione, si riassume nei seguenti dati complessivi:

### Conto Patrimoniale

Attività		L.	169.856.051.618
Passività	L.	139.272.752.085	
Capitale sociale, riserve e utili esercizi precedenti	L.	31.080.982.903	
		L.	170.353.734.988
Perdita dell'esercizio 1962		L.	497.683.370
I Conti d'ordine pareggiano in L.	11.309.799.199.		

### Conto Economico

Utile lordo industriale	L.	11.612.779.156
Plusvalenza terreni	L.	7.000.000.000
	L.	18.612.779.156
Spese e ammortamenti	L.	19.110.462.526
Perdita dell'esercizio	L.	497.683.370

Il bilancio emerge da una contabilità che risulta tenuta a norma di legge e secondo buon metodo e vi corrisponde in ogni sua voce, come abbiamo accertato a seguito di un attento controllo dei libri prescritti.

Le valutazioni dei vari componenti patrimoniali sono state effettuate ai sensi dell'articolo 2425 del Codice Civile e secondo prudente apprezzamento. A norma dell'ultimo comma di tale articolo Vi precisiamo che le immobilizzazioni tecniche figuranti nell'attivo del bilancio accolgono, fra l'altro, la rivalutazione dei terreni sui quali esiste lo stabilimento di Milano Portello, nella misura di L. 7.000.000.000, rivalutazione compiuta per far meglio aderire i valori di bilancio a quelli emergenti da una loro prudente valutazione. I ratei, residui, spese anticipate e da liquidare sono stati calcolati secondo la competenza dell'esercizio ed il fondo indennità licenziamento personale è stato integrato in corrispondenza degli impegni che risultavano al 31.12.62.



---

Gli ammortamenti sono stati effettuati nei limiti fiscalmente consentiti e precisamente in L. 2.904.457.641 per ammortamenti normali e in L. 7.000.000.000 per ammortamenti anticipati.

La relazione del Consiglio, molto dettagliata nella sua esposizione, ci dispensa dal fornire ulteriori notizie sul bilancio in esame.

Nel corso dell'esercizio abbiamo controllato l'amministrazione della società, vigilato sull'osservanza della legge e dell'Atto Costitutivo ed accertato la regolare tenuta della contabilità sociale, partecipando inoltre alle riunioni del Consiglio di amministrazione.

Riteniamo quindi che il bilancio possa essere da Voi approvato e concordiamo con la proposta del Vostro Consiglio di compensare la perdita di L. 497.683.370 con gli utili degli esercizi precedenti non distribuiti.

#### I SINDACI

Gr. Uff. Rag. Argentino Ricca  
Dr. Mario Baccani  
Rag. Vito Maiolino  
Comm. Dr. Rag. Angiolo Merlini  
Dr. Gaetano Cortesi

---



---

L'assemblea ha approvato il bilancio, il conto Profitti e Perdite accettando la proposta del Consiglio di amministrazione, compensando la perdita con gli utili degli esercizi precedenti e portando a nuovo il residuo attivo di L. 6.430.999.

Ha nominato il nuovo Consiglio di amministrazione che risulta così composto:

BALDINI Dr. Ing. Riccardo  
DE GASPERI Dr. Augusto  
DI NOLA Dr. Raffaello  
FIDANZA Dr. Ing. Eraldo  
GIAMBELLI Dr. Ing. Agostino  
LURAGHI Dr. Giuseppe  
MAGRI' Cav. del Lav. Dr. Salvatore  
MANUELLI Cav. del Lav. Prof. Ernesto  
MEDA On. Avv. Luigi  
MEDUGNO Dr. Leopoldo  
SERANGELI Dr. Aldo  
TOMASELLI Gr. Uff. Gen. Attilio  
VELANI Dr. Ing. Bruno

---



---

## **RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ALLA ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI - PARTE STRAORDINARIA**

Prima della assemblea ordinaria gli azionisti erano stati convocati in assemblea straordinaria per deliberare sul seguente ordine del giorno: « Proposta di modifica dell'articolo 23 dello statuto sociale ». Su proposta del Presidente del Consiglio di amministrazione l'assemblea alla unanimità ha approvato la modifica dell'articolo 23 dello Statuto Sociale I parte.

### **Articolo 23**

La Società è amministrata da un Consiglio di amministrazione da 9 a 13 membri.

immutato

Il numero dei Consiglieri verrà stabilito dall'assemblea di volta in volta

immutato

I Consiglieri durano in carica 1 esercizio e sono rieleggibili.

I Consiglieri durano in carica 3 esercizi e sono rieleggibili.

Qualora durante uno degli esercizi sociali un consigliere venga per qualsivoglia causa a mancare, il consiglio dovrà completarsi a termini dell'articolo 2386 del Codice Civile.

immutato

Qualora per qualsivoglia causa venisse a mancare la maggioranza dei consiglieri, l'intero Consiglio si intenderà decaduto e si dovrà procedere alla convocazione dell'assemblea per l'elezione del nuovo Consiglio.

immutato

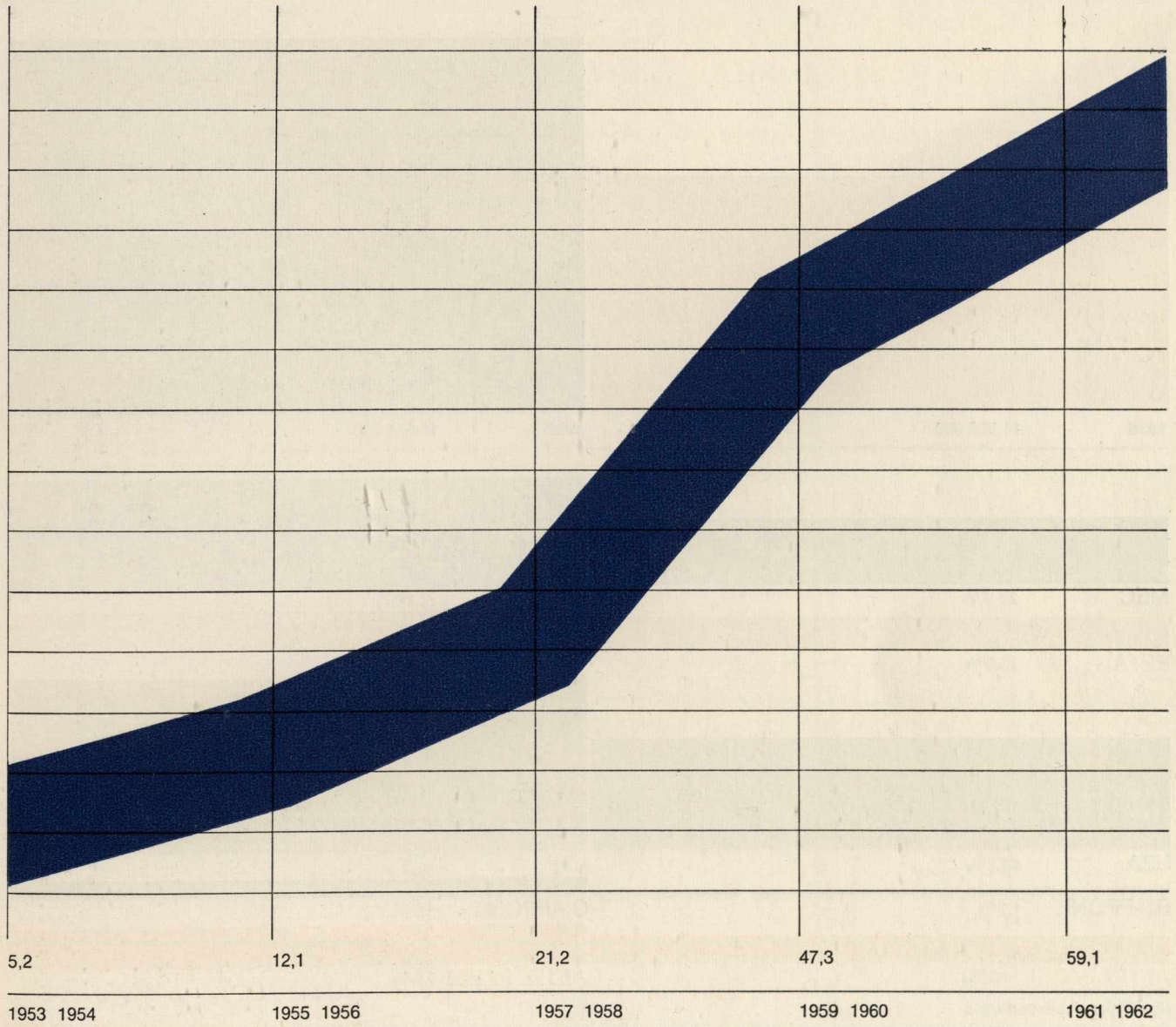
---



## PRODUZIONE AUTOVEICOLI ALFA ROMEO

media annuale dei bienni nel periodo 1953 1962

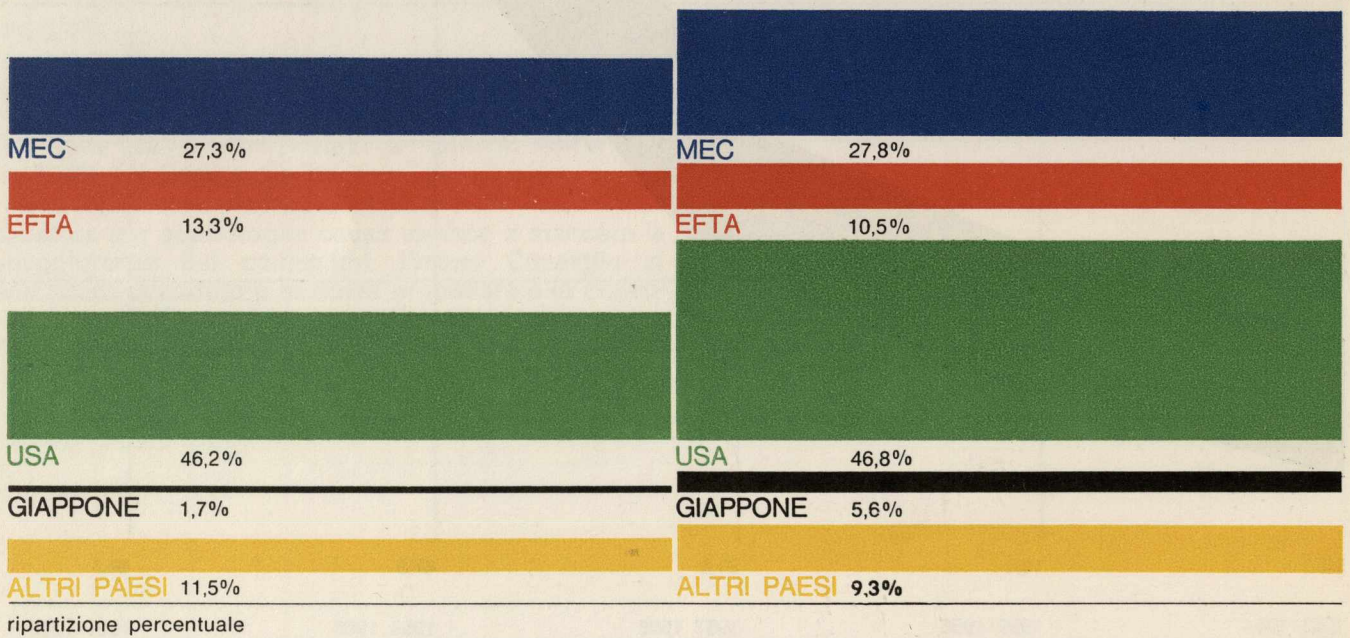
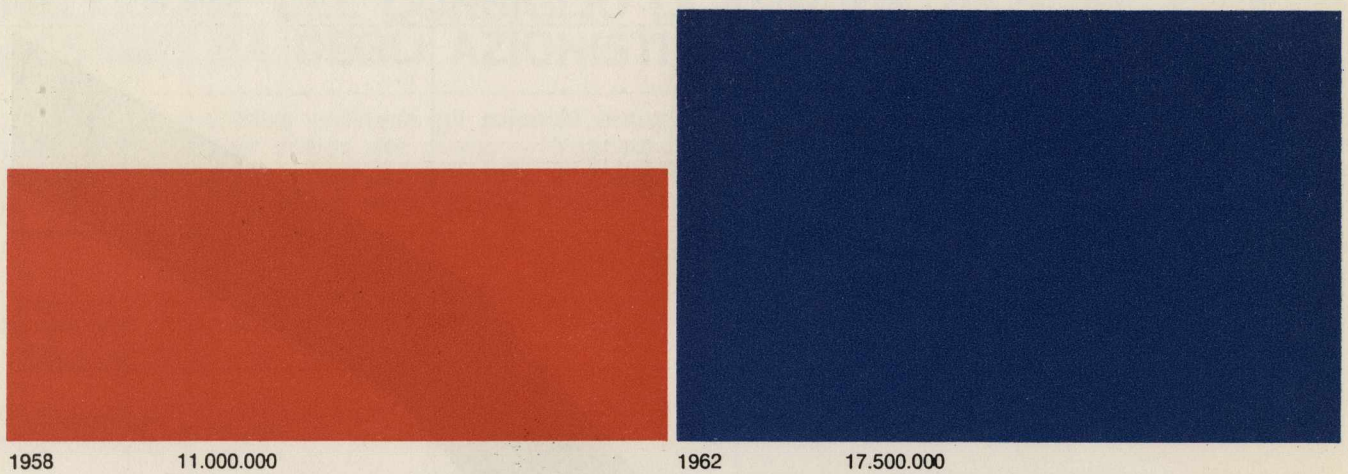
migliaia





## PRODUZIONE MONDIALE AUTOVEICOLI

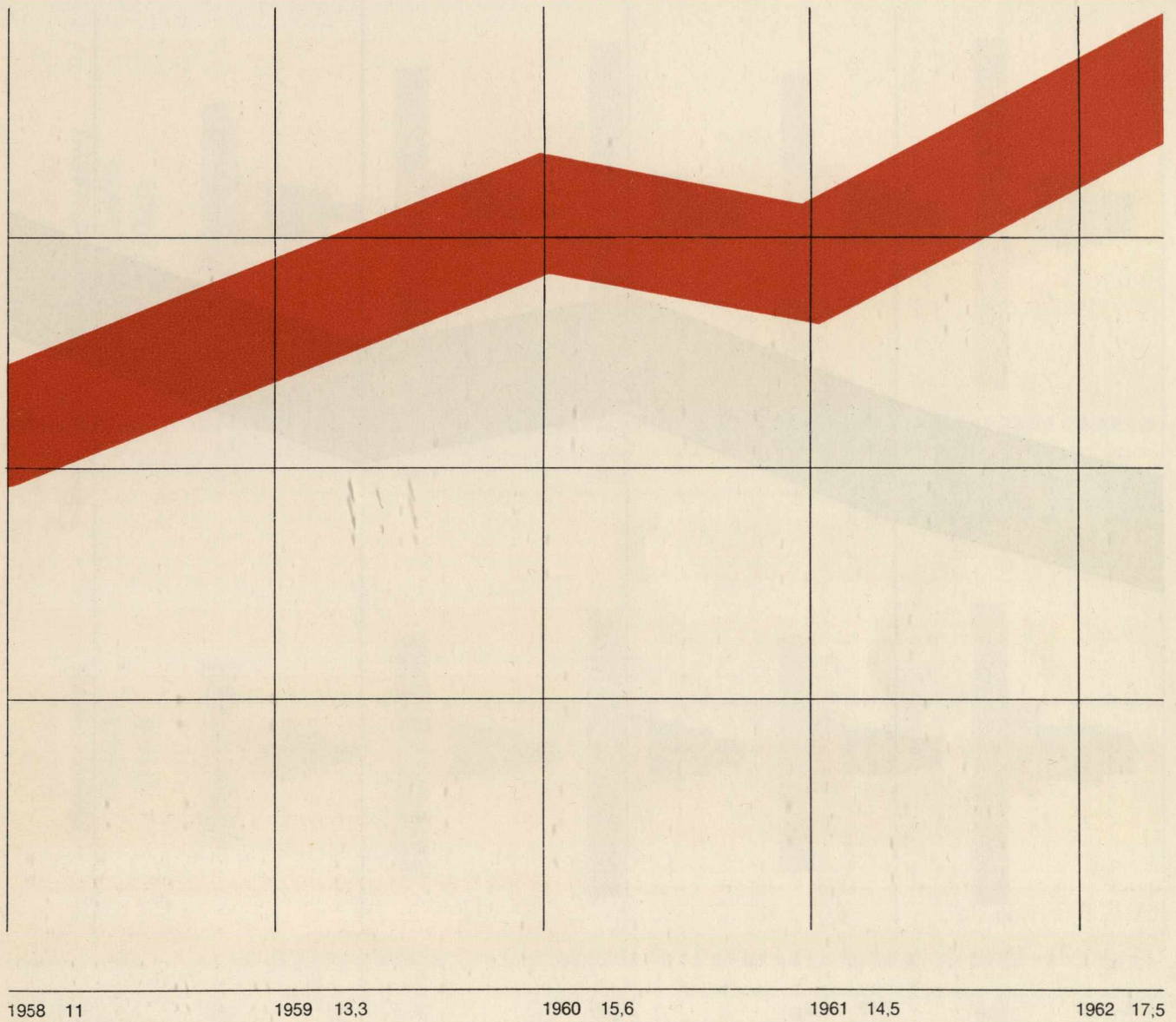
totale





## PRODUZIONE MONDIALE AUTOVEICOLI

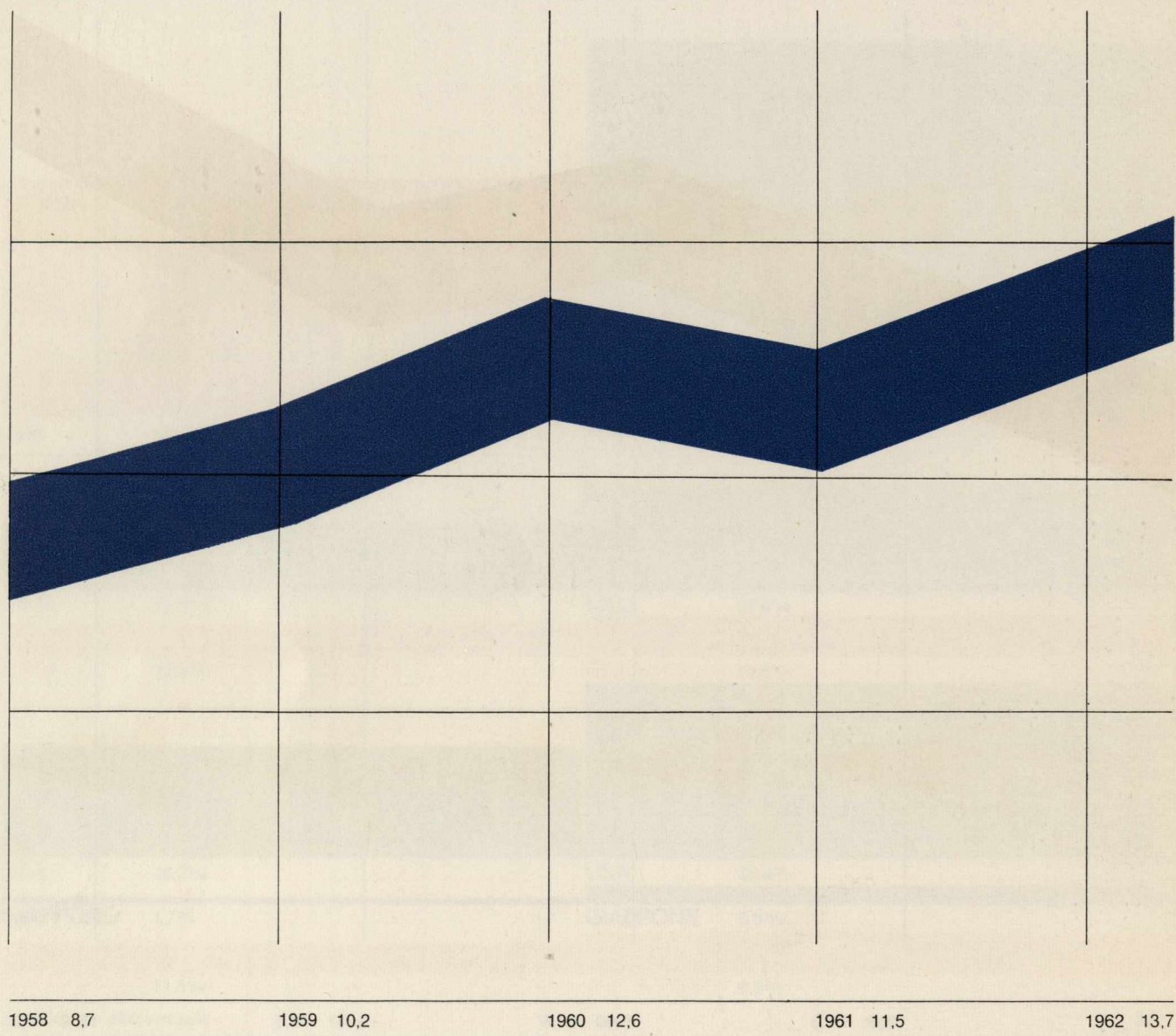
milioni di unità





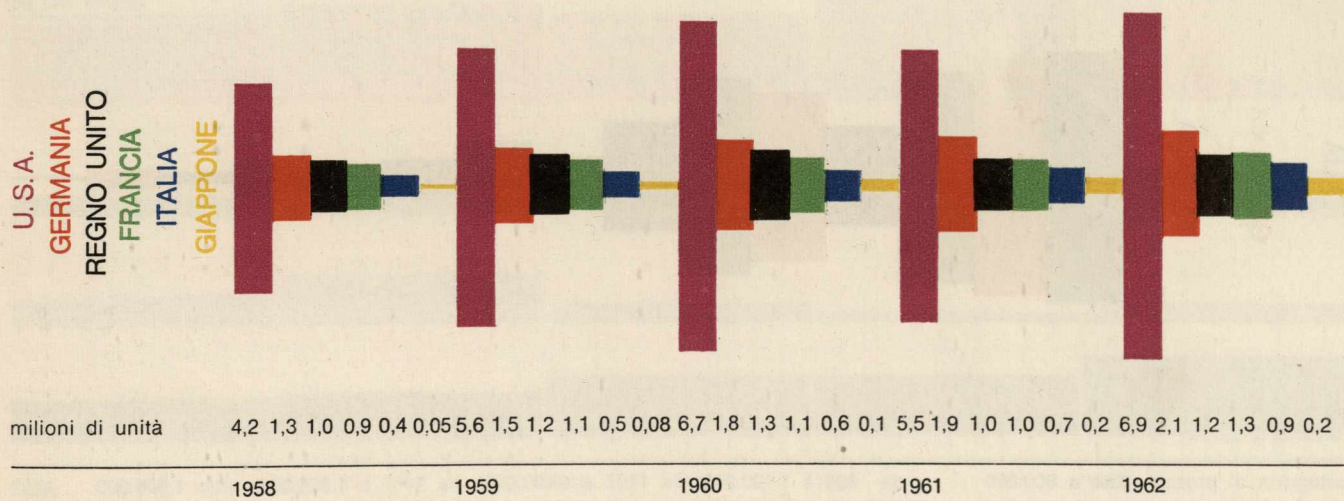
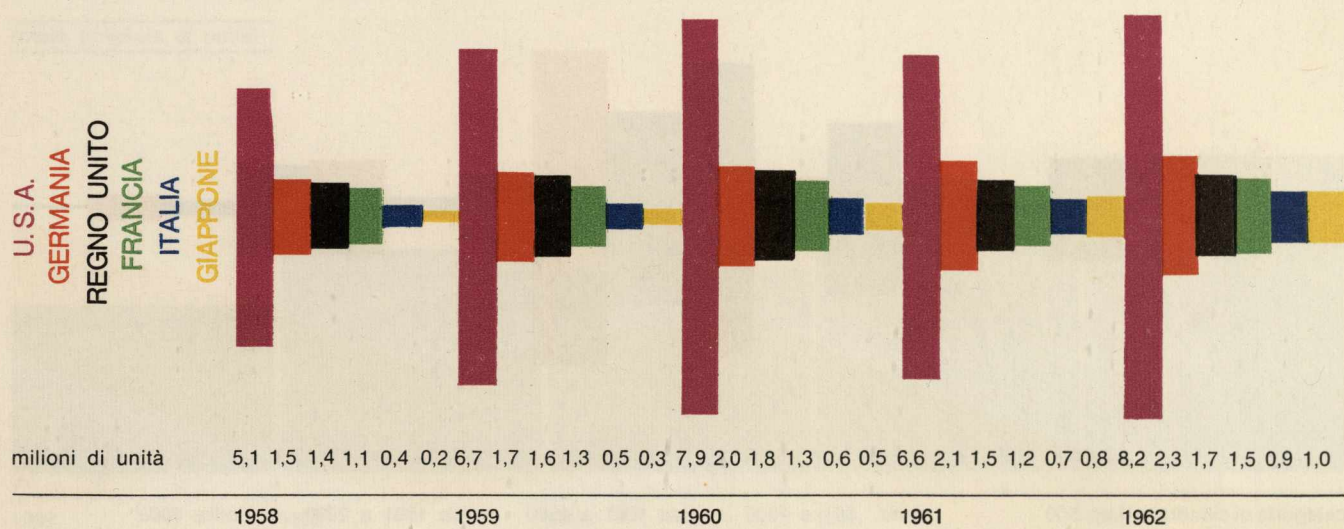
## PRODUZIONE MONDIALE AUTOVETTURE

milioni di unità





# PRODUZIONE AUTOVEICOLI E AUTOVETTURE NEI PRINCIPALI PAESI





# RIPARTIZIONE DELLA PRODUZIONE DI AUTOVETTURE

per classi di cilindrata e di prezzo

1962

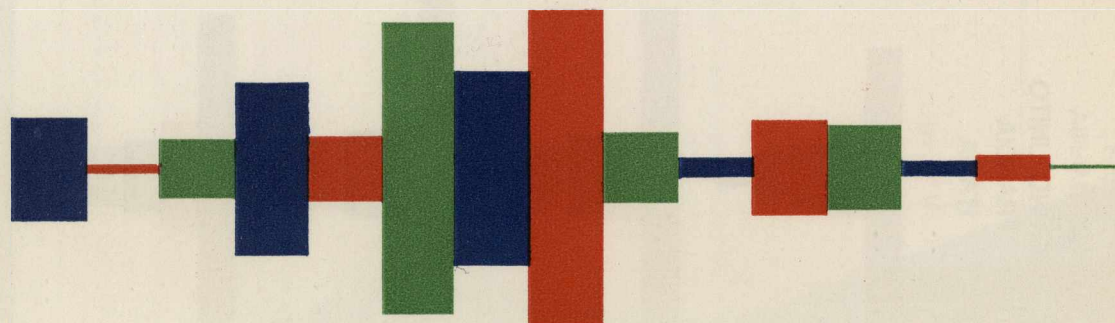
migliaia di unità

177 22 145 304 252 745 343 1.363 168 30 382 220 24 90 0,1

ITALIA

GERMANIA

FRANCIA



20,1% 1,1% 11,3% 34,6% 11,9% 58,3% 39,1% 64,6% 13,2% 3,4% 18,1% 17,2% 2,8% 4,3%

categoria di cilindrata fino 500

da 501 a 1000

da 1001 a 1500

da 1501 a 2000

oltre 2000

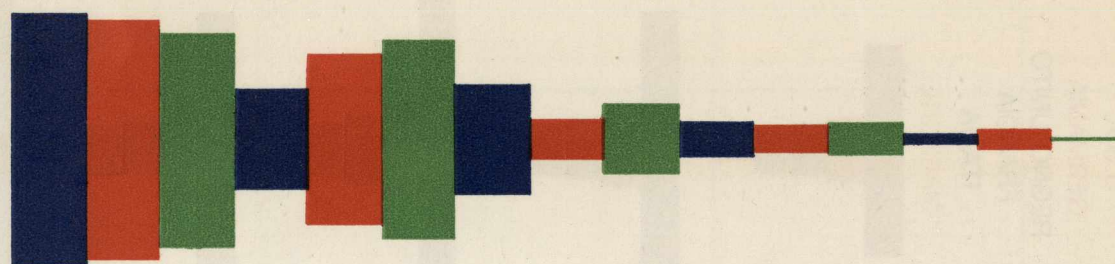
% sul totale

437 1.028 542 167 719 488 185 172 170 49 115 79 18 74 0,3

ITALIA

GERMANIA

FRANCIA



% sul totale

51% 48,8% 42,4% 19,5% 34,1% 38,1% 21,6% 8,1% 13,3% 5,8% 5,5% 6,2% 2,1% 3,5% 0,02%

categoria di prezzo fino a 800.000

da 801 a 1.100.000

da 1.101 a 1.400.000

da 1.401 a 1.800.000

oltre 1.800.000



# ESPORTAZIONE AUTOMOBILISTICA ITALIANA

suddivisione per zone di destinazione

169.253

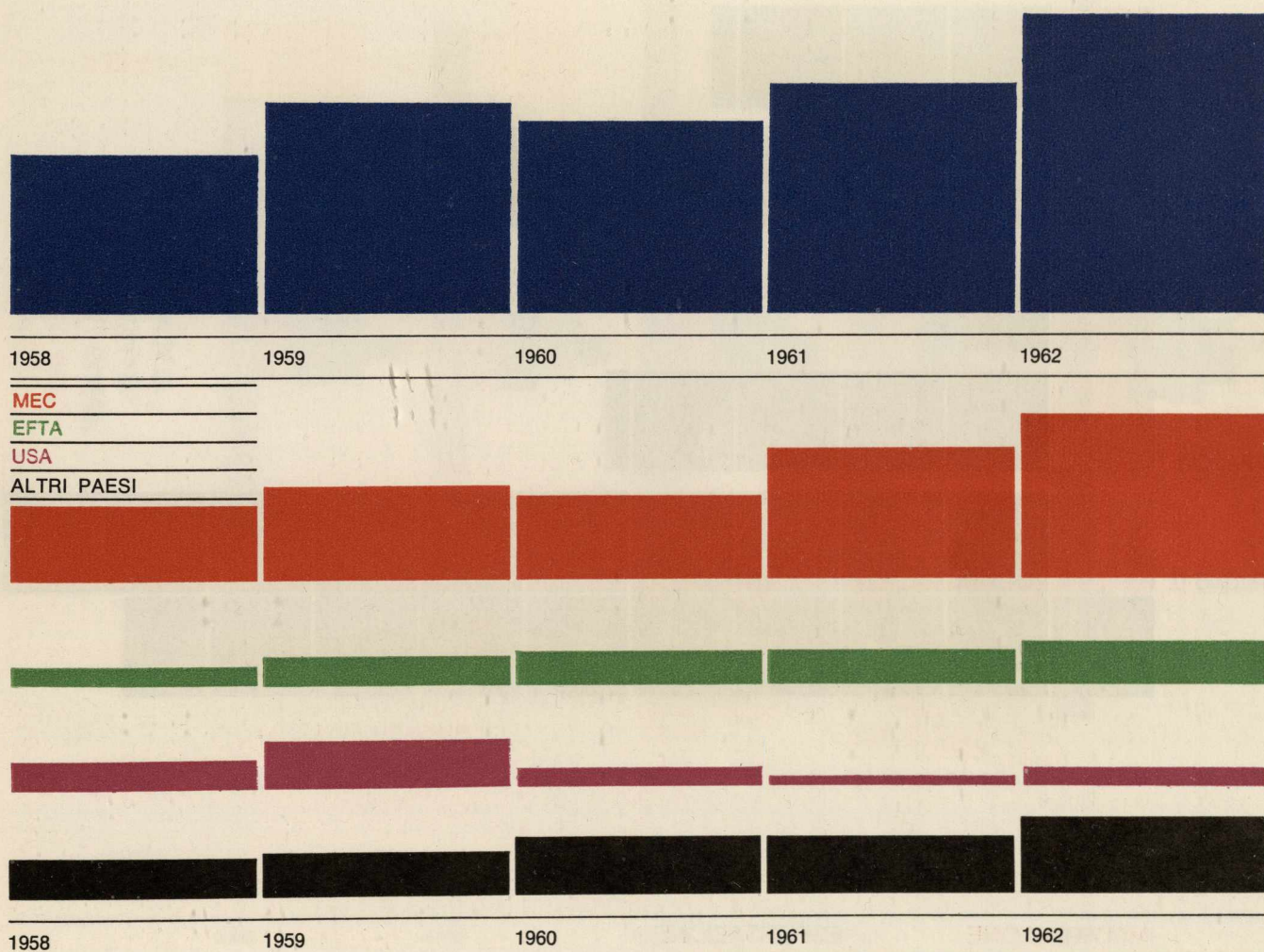
221.194

203.935

245.039

319.094

totale (migliaia di unità)

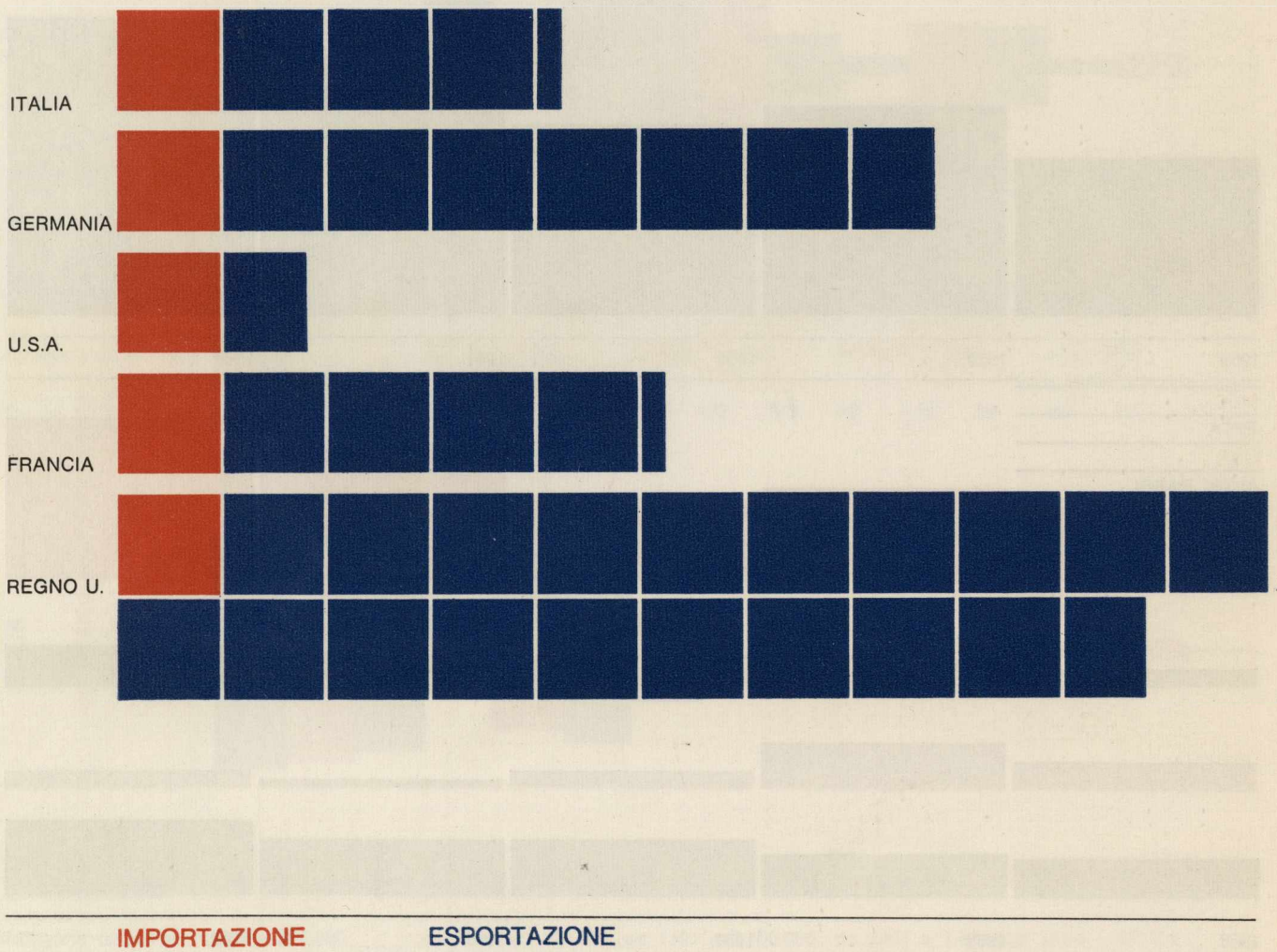




---

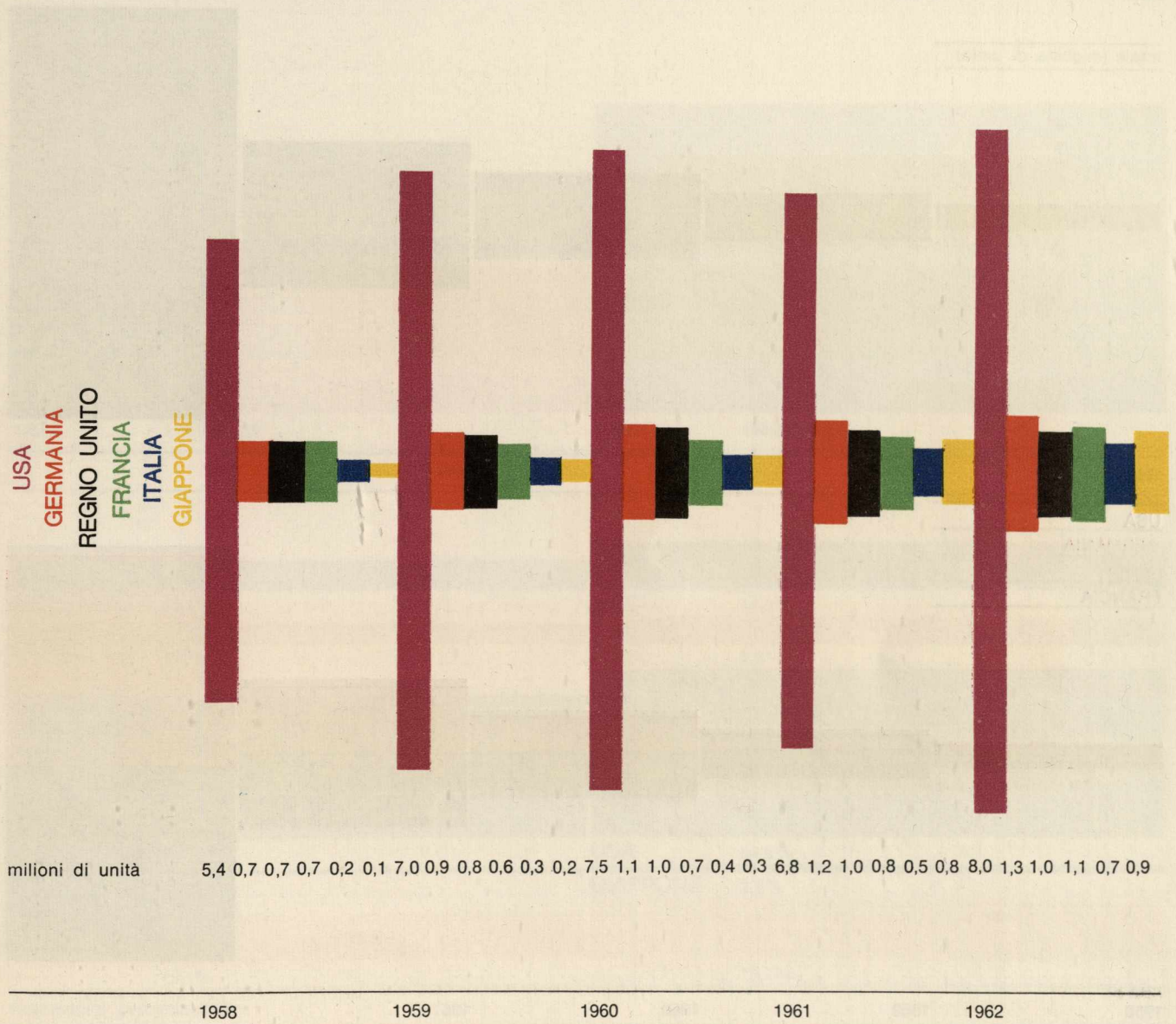
**NUMERO DI VETTURE ESPORTATE PER OGNI VETTURA IMPORTATA**

---





# IMMATRICOLAZIONE DI AUTOVEICOLI IN ALCUNI PAESI





## IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE ESTERE IN ITALIA

totale e ripartizione per paese

5.305

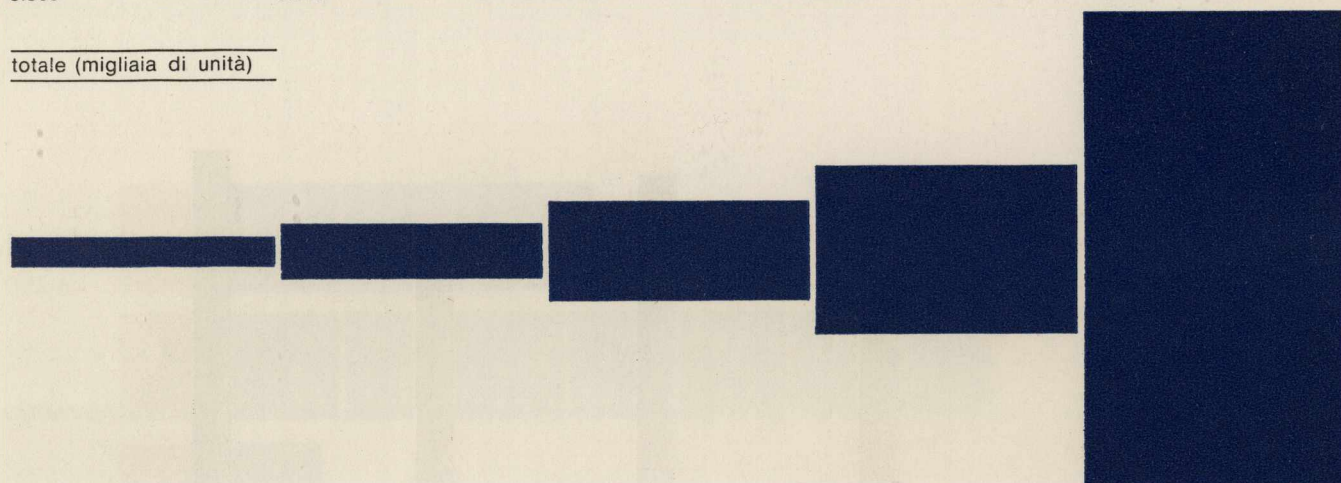
9.633

18.534

33.815

96.810

totale (migliaia di unità)



1958

1959

1960

1961

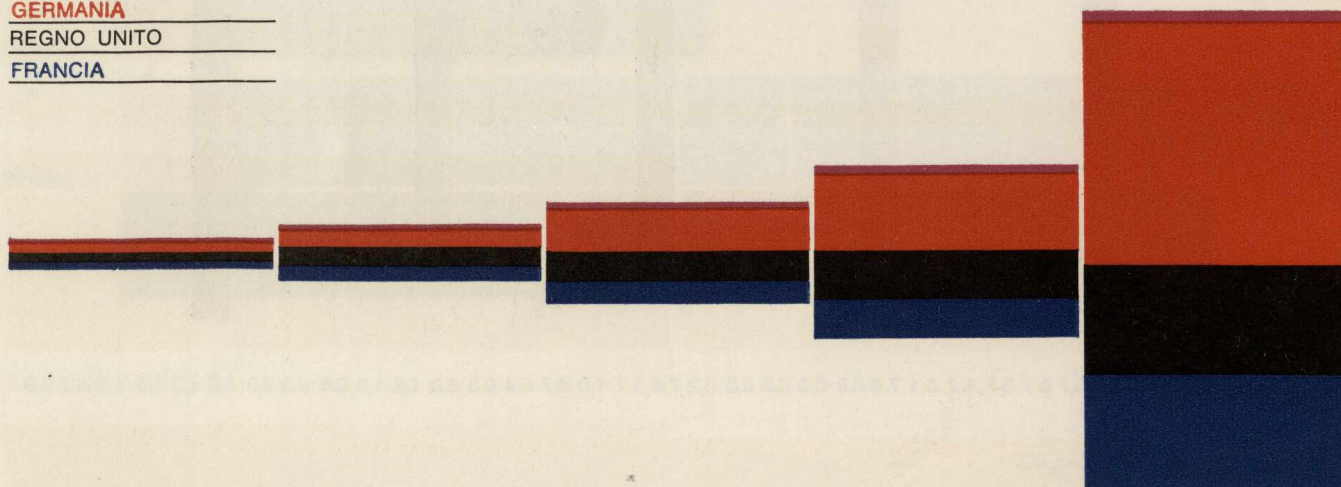
1962

USA

GERMANIA

REGNO UNITO

FRANCIA



1958

1959

1960

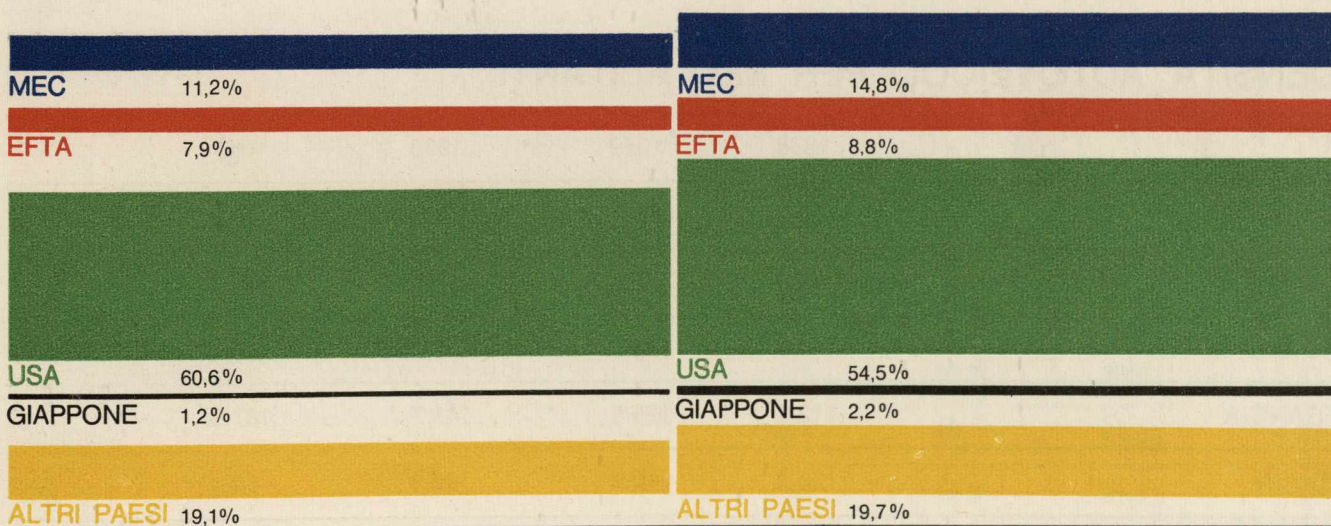
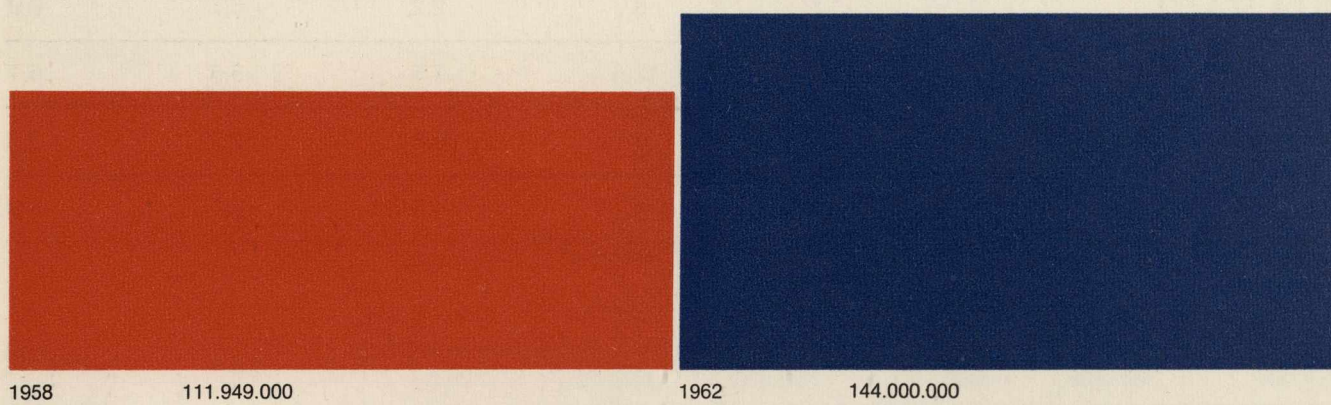
1961

1962



## CIRCOLAZIONE MONDIALE AUTOVEICOLI

totale



ripartizione percentuale



## CIRCOLAZIONE DI AUTOVETTURE IN ITALIA

ripartizione per marche (%)

	1951	1956	1961	1962
FIAT	84	88,5	82,1	78,8
ALFA ROMEO	0,7	2,2	6,7	6,9
LANCIA	12,6	7,5	5,5	5,1
ALTRE NAZIONALI	1	0,4	2,2	3,3
ESTERE	1,7	1,4	3,5	5,9

## DENSITA' AUTOVEICOLI PER 1000 ABITANTI

	1958	1959	1960	1961	1962
U.S.A.	388,0	395,2	407,6	413,1	444,8
GERMANIA	74,6	78,4	98,1	119,3	131,7
REGNO UNITO	116,7	122,8	137,7	145,8	162,3
FRANCIA	112,8	125,6	141,7	167,8	171,3
ITALIA	36,3	42,4	49,8	59,4	72,3
GIAPPONE	2,65	3,19	3,69	6,80	9,2



## ESPORTAZIONE AUTOMOBILISTICA

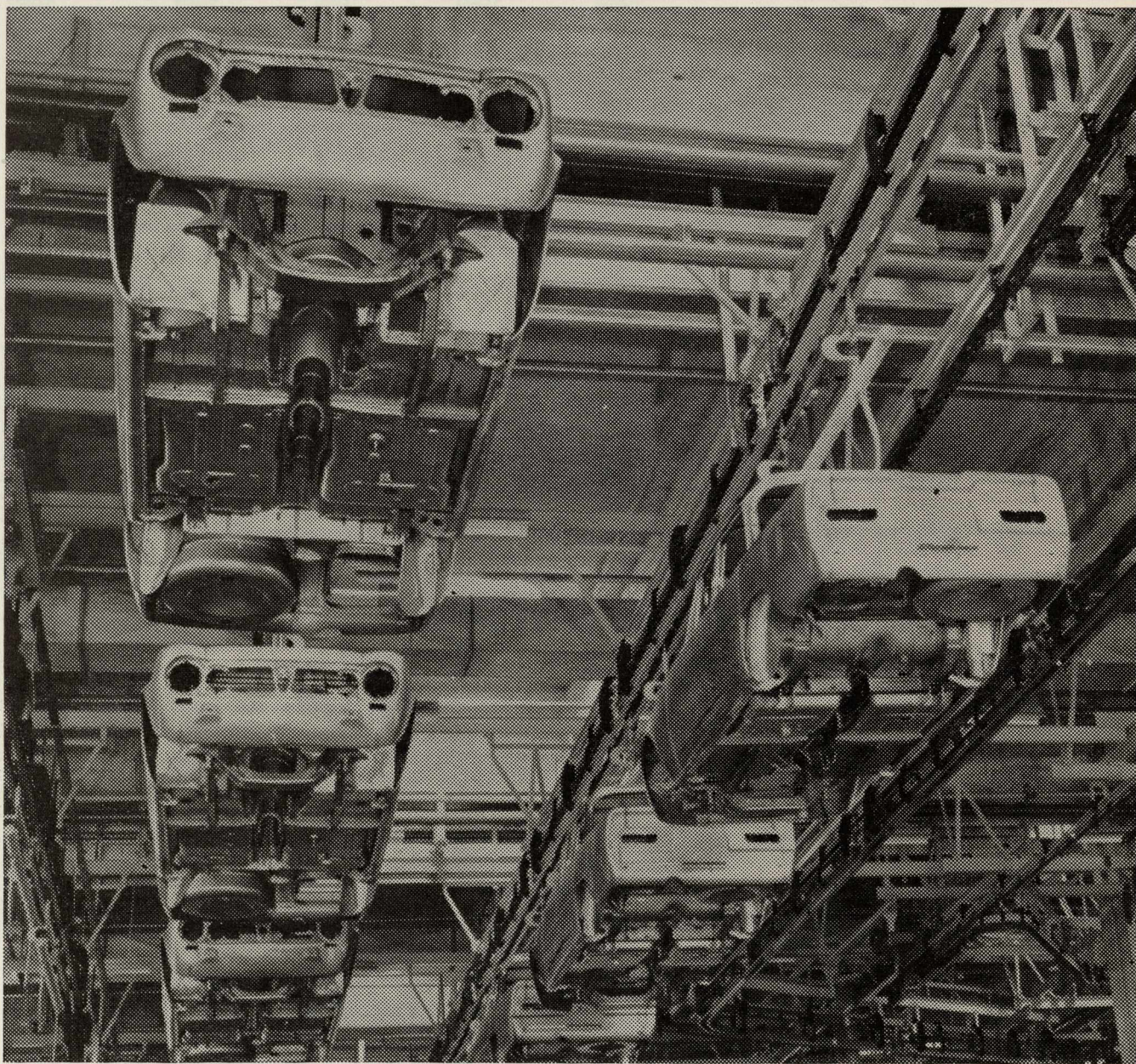
		1958	1959	1960	1961	1962
U.S.A.	vetture	121.751	104.384	117.126	104.702	180.106
	autoveicoli	269.489	267.694	322.923	262.868	318.049
GERMANIA	vetture	630.515	757.703	865.341	885.655	988.000
	autoveicoli	733.392	870.957	982.830	1.006.243	1.099.299
REGNO UNITO	vetture	484.034	568.846	569.916	370.758	544.900
	autoveicoli	596.239	696.901	716.050	538.671	692.556
FRANCIA	vetture	326.978	545.866	488.942	369.736	469.897
	autoveicoli	374.242	603.655	561.094	415.825	512.220
ITALIA	vetture	161.204	216.881	197.935	234.893	305.429
	autoveicoli	169.253	221.194	203.935	245.039	319.094
GIAPPONE	vetture	10.234	14.094	20.488	34.266	49.360
	autoveicoli	2.357	4.876	7.004	11.531	16.011

## INCIDENZA DELL'ESPORTAZIONE DI AUTOVEICOLI SULLA PRODUZIONE

	1958	1959	1960	1962
U.S.A.	5,2	4	4,1	3,9
GERMANIA	49	50,7	47,8	46,7
REGNO UNITO	43,7	44,7	39,6	41,3
FRANCIA	33,1	47	41,6	33,3
ITALIA	41,9	44,2	31,7	33,7
GIAPPONE	5,4	5,4	4,2	5,0



Nuovo stabilimento di Arese. Trasportatori aerei delle scocche.





Giulia TI.

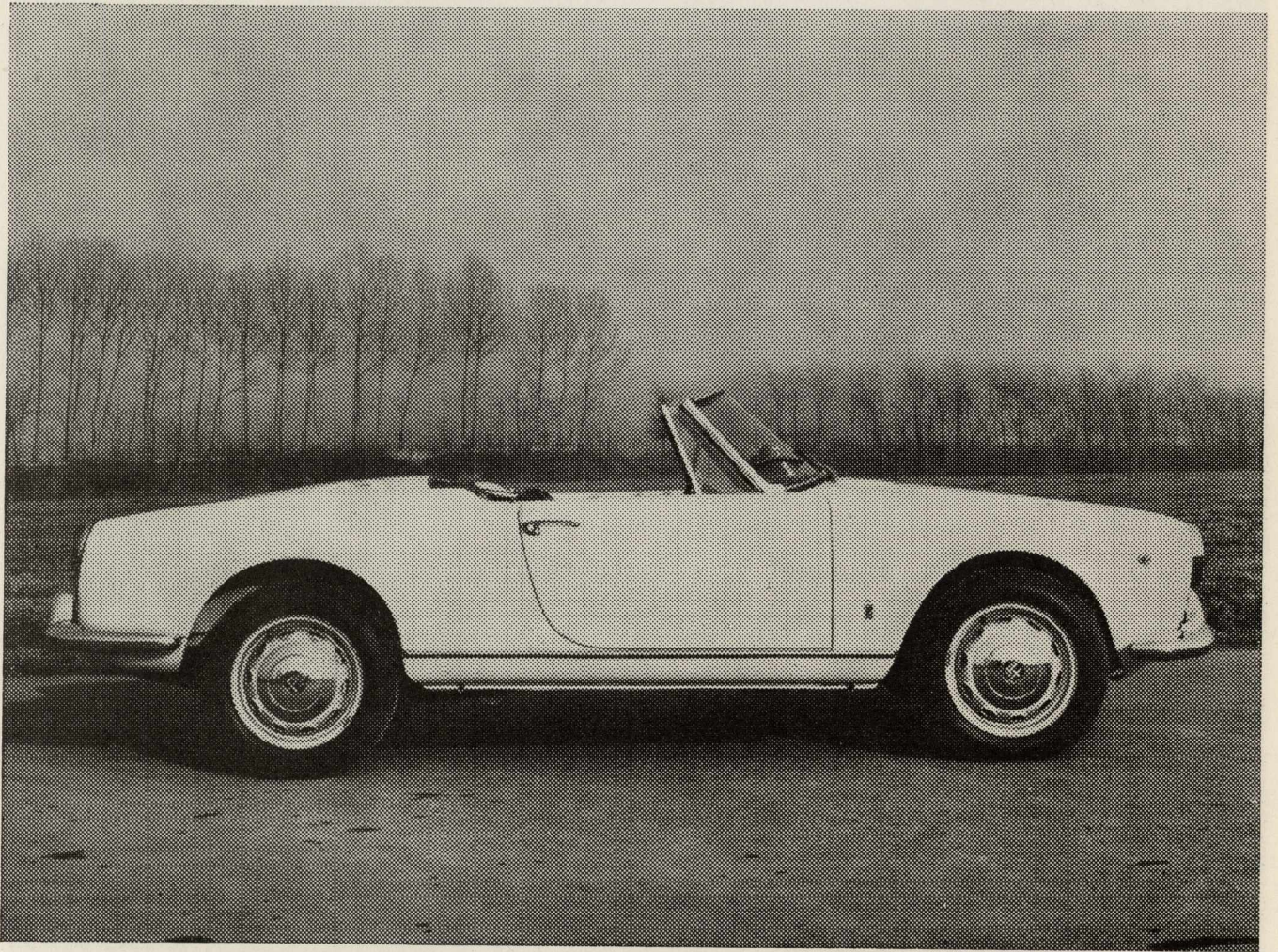




---

Giulia Spider.

---

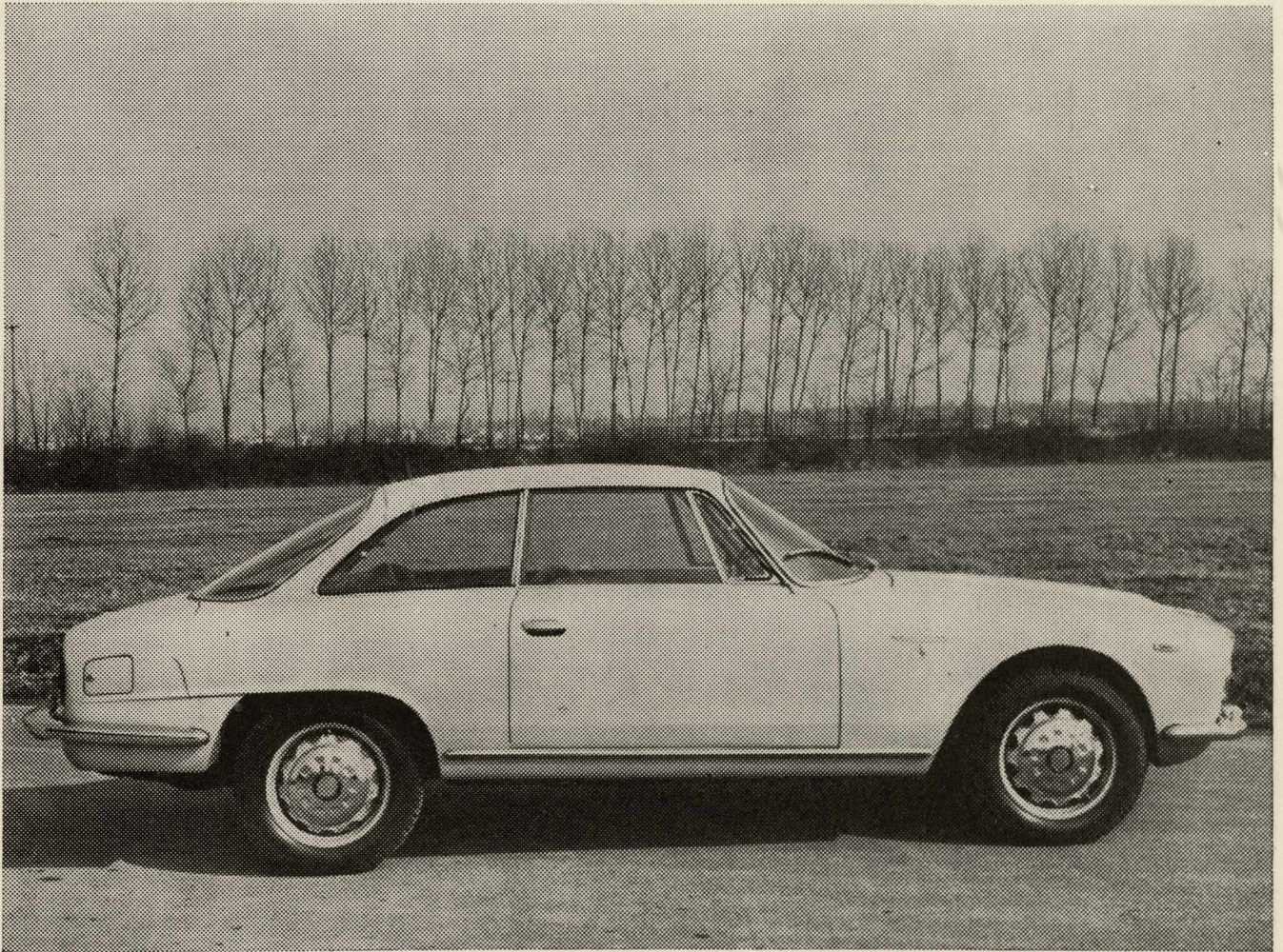




---

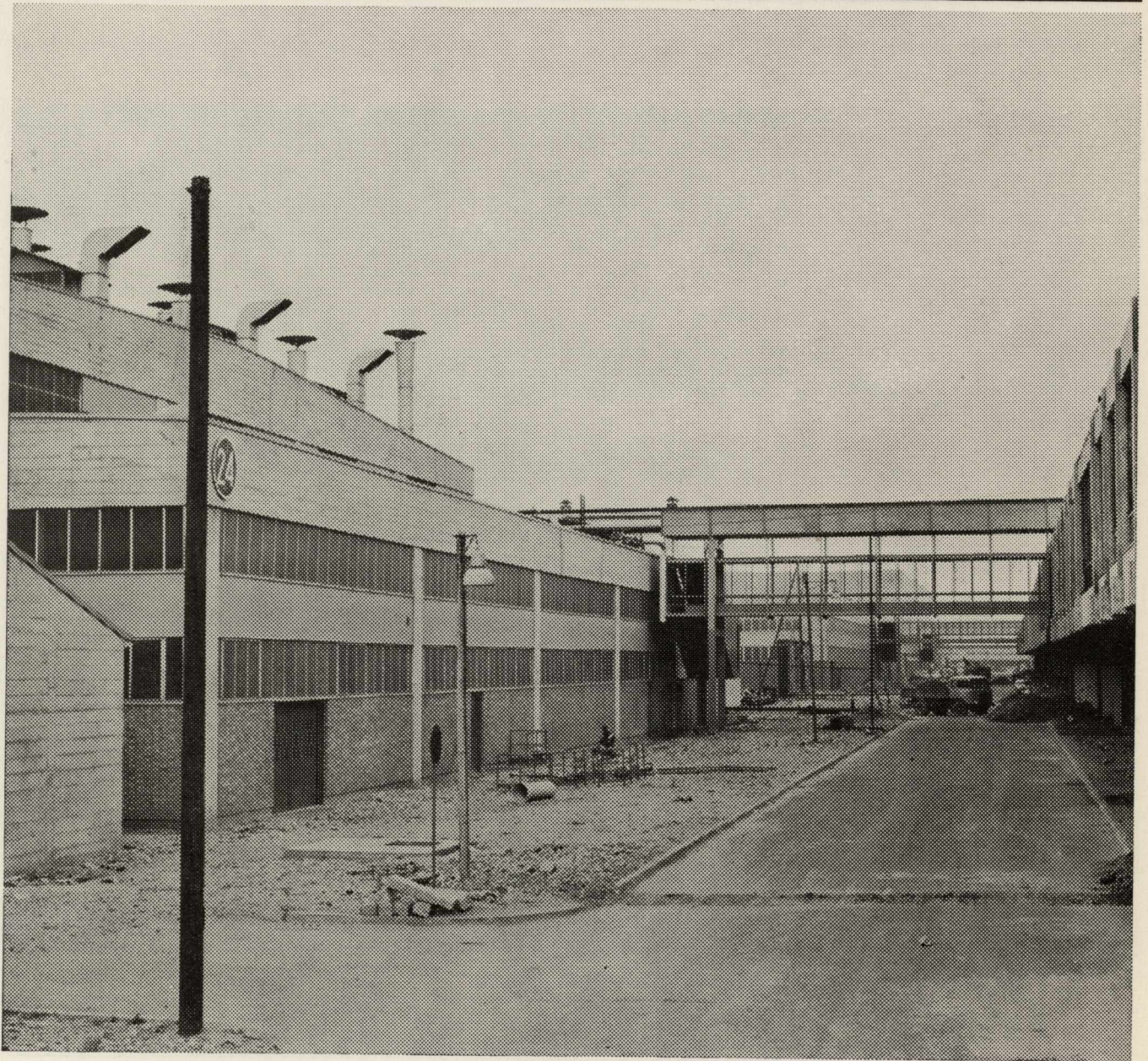
2600 Sprint.

---



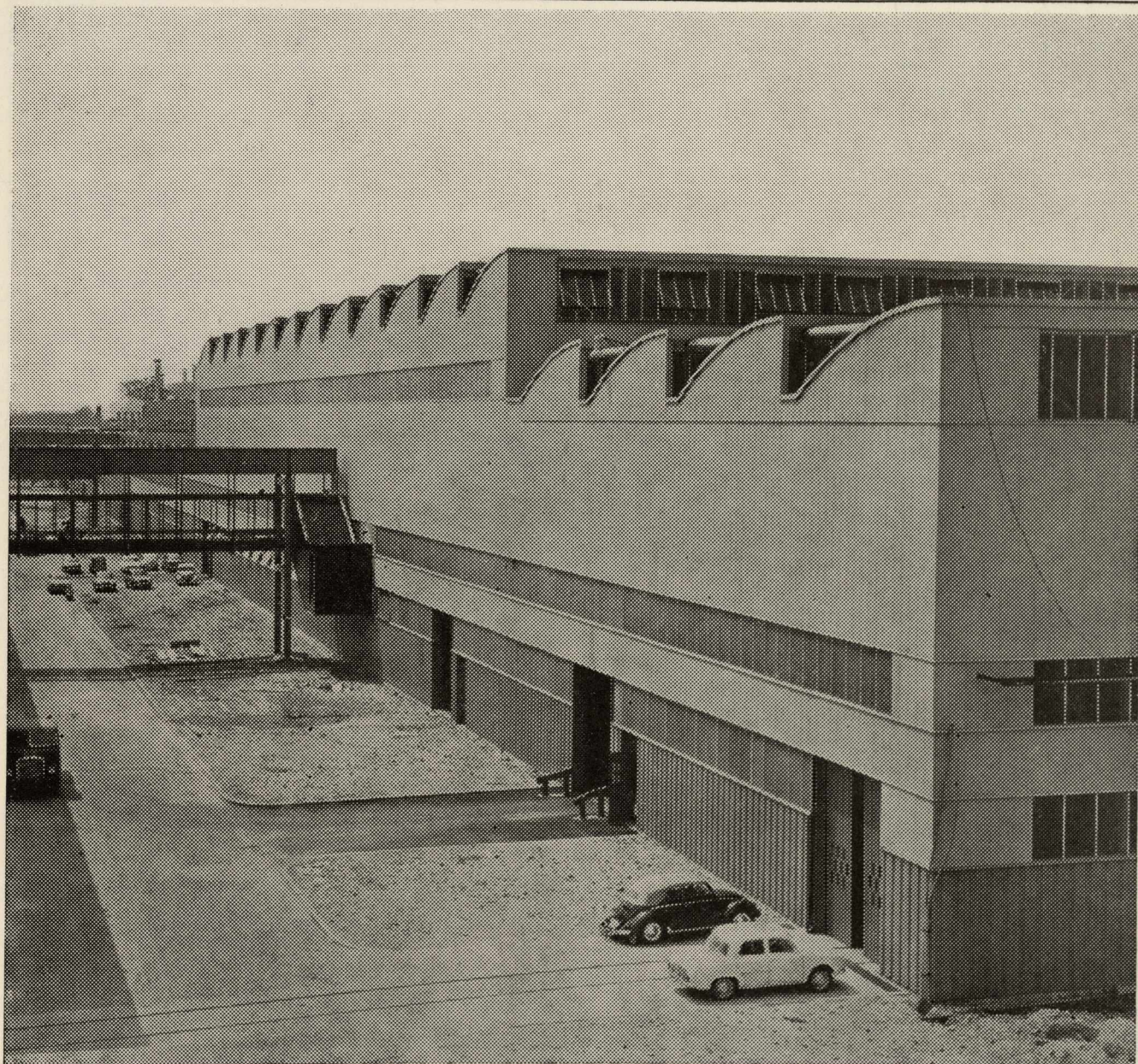


Nuovo stabilimento di Arese. Reparto verniciatura.





Nuovo stabilimento di Arese. Deposito lamiera e reparto stampaggio.

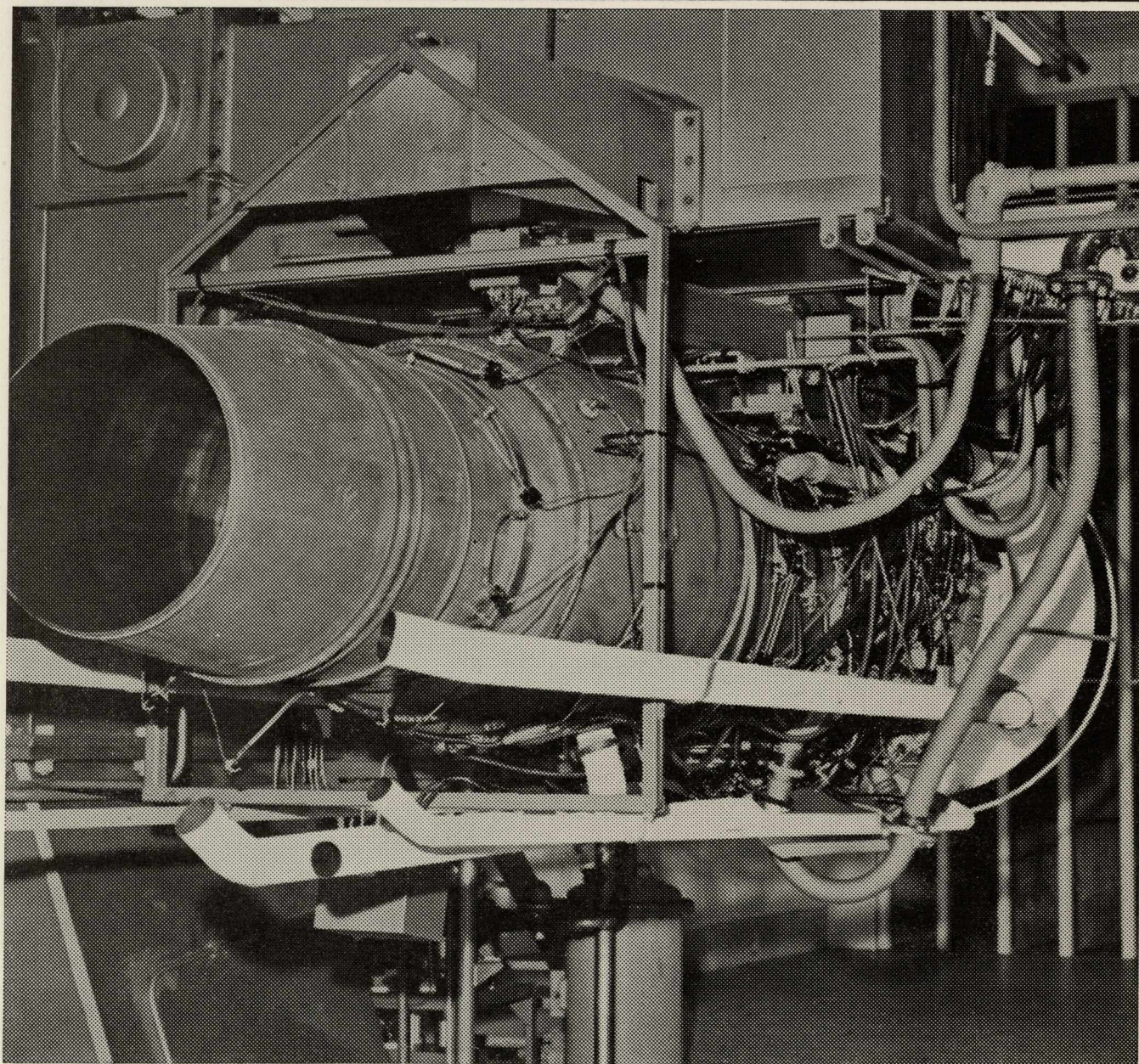




---

Azienda di Pomigliano d'Arco. Sezione avio. Un motore Conway per DC8 Alitalia su banco prova.

---





Azienda di Pomigliano d'Arco. Catena di montaggio della R4.





---

Azienda di Pomigliano d'Arco. Reparto transfer.

---

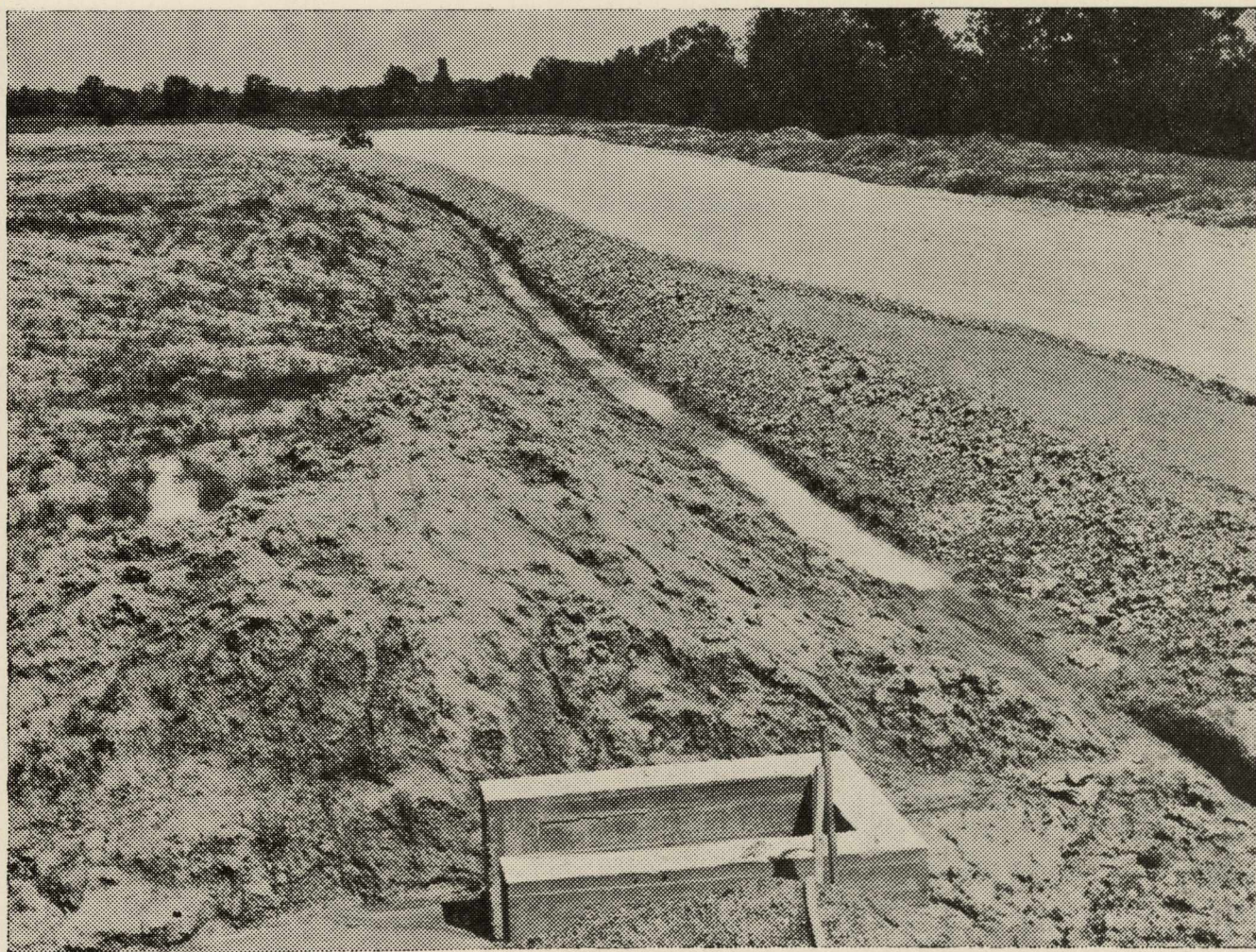




---

Balocco. La grande curva nord della pista di collaudo.

---





---

Balocco. I primi lavori per le piste di prova.

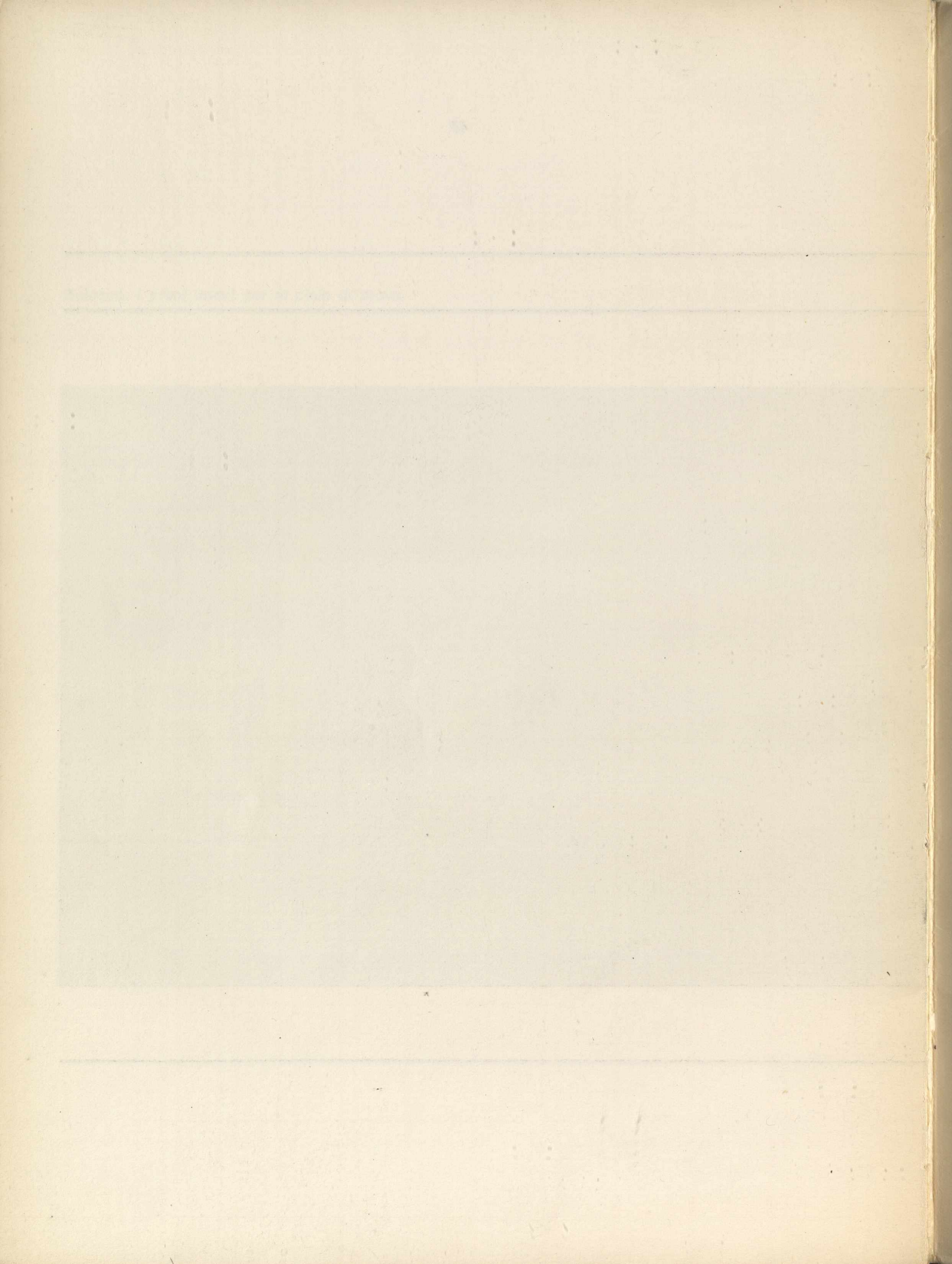
---

















Nuovo stabilimento di Arese. Trasportatori a terra nell'impianto di verniciatura.

